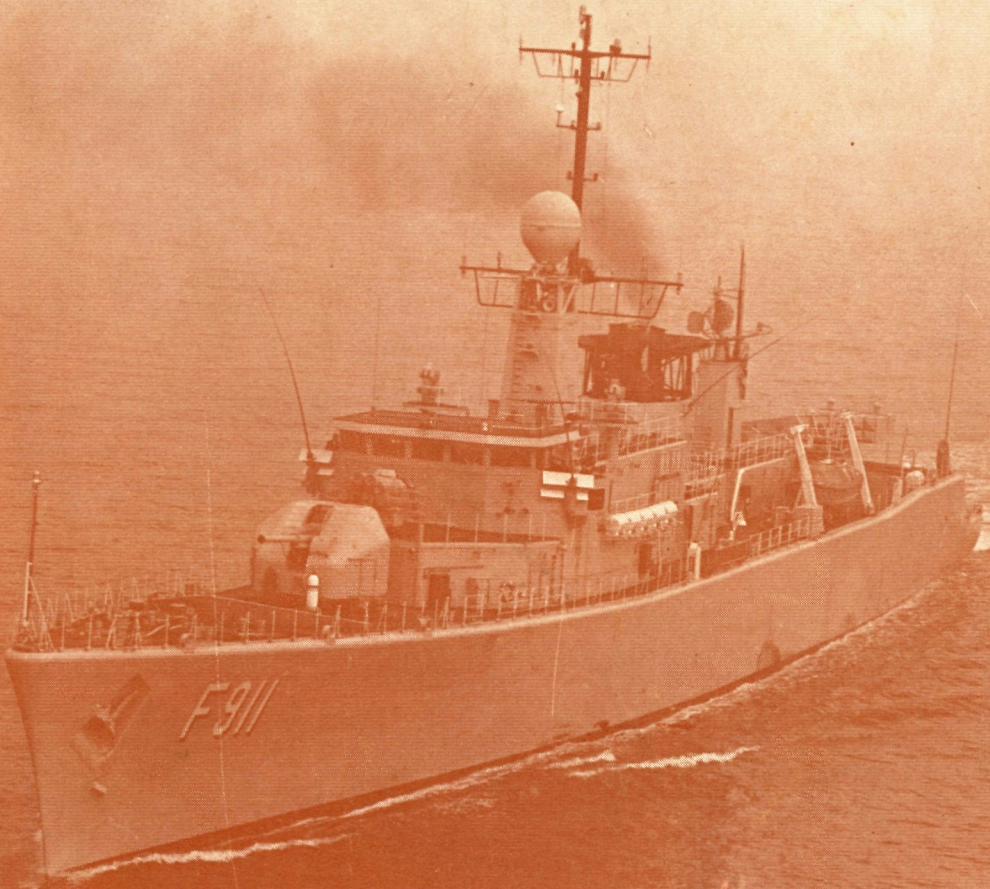


NEPTUNUS

info marine

26° jaargang nr 177
26° année no 177

5





Maritime Training Simulators

The live exercising of modern warships, submarines, aircraft and weapons for training purposes is becoming impractical, uneconomic and in many cases dangerous. The alternative is digital simulation by Redifon.

Redifon are world leaders in supplying simulators offering realistic training facilities that are safe, efficient, cost effective and easily updated.

Redifon training simulators are available for marine navigation, naval tactics, fleetwork, CIC, helicopter control, submarine attack and air traffic / fighter control.

We would be pleased to discuss your training problems with you.

REDIFON SYSTEMS SIMULATION

Manor Royal, Crawley, Sussex.
Telephone: Crawley (0293) 28833.
Cables: Redsystems Crawley.
Telex: 877252.



**INTAIR
DIVISION**

Amerace S.A.
Chaussée de la Hulpe 150
B-1170 Brussels
Tel. (02) 673.80.53
Telex 25.657

NEPTUNUS

info marine

mei 1979

26e jaargang nr 5

mars 1979

26e année n° 5

LID



MEMBRE

sommaire neptunus

inhoud neptunus

mise à l'eau de l'éridan
par le capitaine de frégate (r) j.-cl. liénart

will it backfire ?
door fregatkapitein (r) w. van houdt

gravelines ou grevelingen (VI)
par j. verleyen

de belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (IV)
door j. verleyen

panorama maritime
par h. rogie

postzegelnieuws
door eerste meester chef a.a. jacobs

scheepspost
door eerste meester chef a.a. jacobs

woorden uit de zeemanskist - de bootsmanfluit (1)
door oppermeester j.-b. dreesen

inhoud info-marine

sommaire info-marine

info-marine
info-reserve
neptunus winkeltje - la boutique neptunus

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman

Administratie - Administration
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje :
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique :
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende ;
Tel. (059) 80 14 02 ext. 389

2
16
22

Directeur publiciteit - publicité
C. Béatse b.p. 17, 8400 Oostende

22
31
38
42

Ventes - Abonnements
Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 280-0400779-12 ou 473-6090311-30 de Neptunus/Ostende
Rek. 280-0400779-12 of 473-6090311-30 van Neptunus/Oostende
200 F gewoon - normal
300 F steun - soutien
500 F ere - d'honneur

44
47

Raad van beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter : J.C. Liénart

Vice-président - Ondervoorzitter :
V. Ségaert en R. Van Ransbeek

Sekretaris - Secrétaire : Ch. Freys

Penningmeester - Trésorier : J.-P. Falise

Beheerders - Administrateurs : C. Béatse, D. Geluyckens, F. Dumont, A. Van den Driessche, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Pouillet, A. Dryepont, A. Schram, H. Rogie, U. Derycke.

MISE A L'EAU DE L'ERIDAN,

premier chasseur de mines français en polyester
- Lorient 2 février 1979.

Par le Capitaine de Frégate (r) J.-Cl. Liénart

Le ciel est gris et bas sur Lorient ; blanches et bordées de granit gris sont les maisons de la ville. Les gens vêtus de cirés luisants, ou armés de parapluies s'affairent sur les trottoirs de la rue de Belgique par où s'engage le car de la Marine Nationale, chargé de journalistes invités à assister à la mise à l'eau du premier-né de la série des navires en polyester qui formeront demain le cœur de la force de lutte contre les mines marines de la France, de la Belgique et des Pays-Bas.

Aux étalages des marayeurs s'entassent poissons, coquillages, et de rouges et parfois énormes araignées de mer.

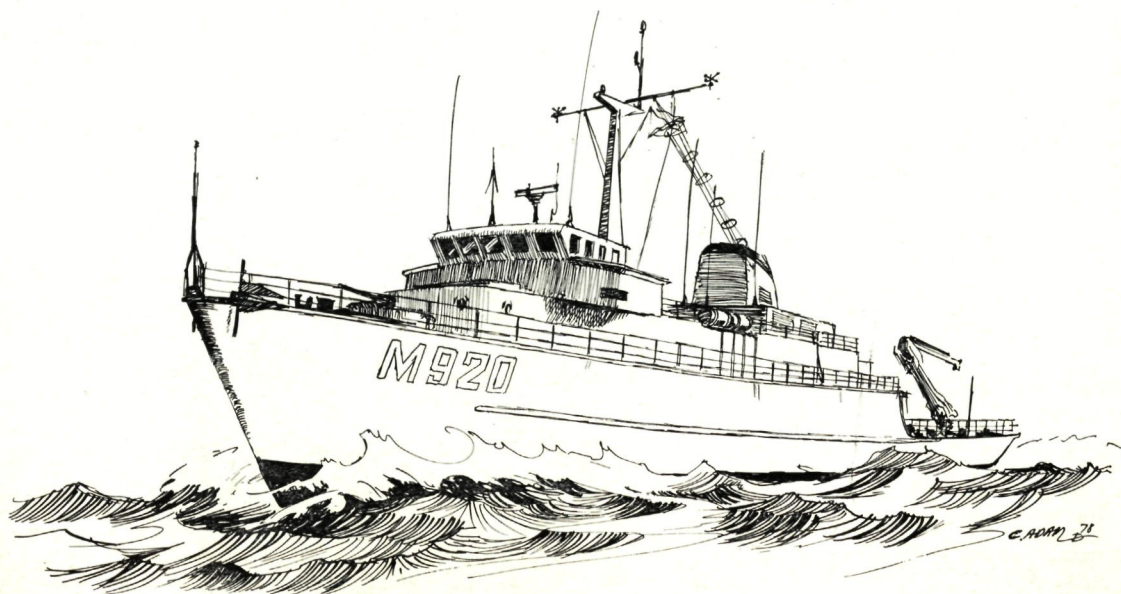
La ville est propre, les rues luisantes semblent lavées de frais ; les mâts des bateaux se dandinent au bassin de commerce. Les blocs des habitations modernes en béton ont la même austérité que les maisons anciennes en granit qui ça et là montrent encore le visage de ce que fut la ville

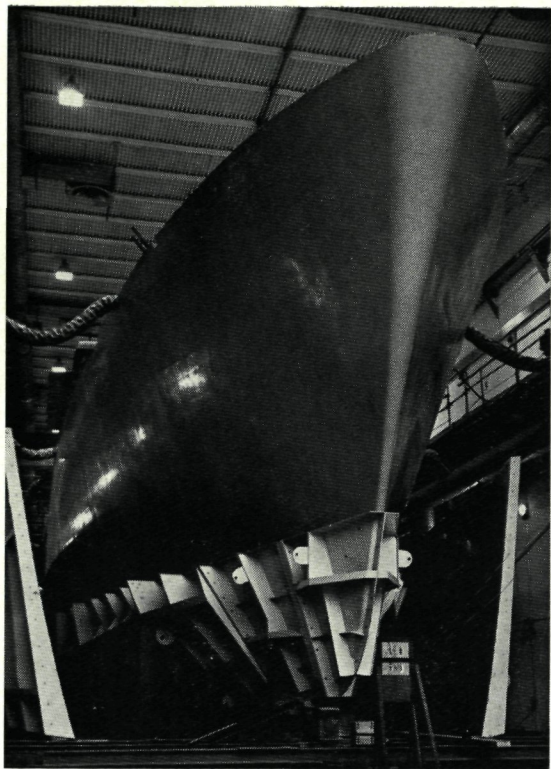
autrefois, avant les bombardements de la dernière guerre.

Par des routes sinueuses le car se dirige dans la direction de Kermoran vers la base des sous-marins de la Marine Française.

Bâtie au cours de la guerre par l'organisation Todt et formée de 12 immenses nefs de béton elle servit à la construction, à la réparation et à l'entretien des sous-marins du troisième Reich. Bombardée tout au long de la guerre sans succès, elle faillit sauter lorsque les Allemands vaincus l'abandonnèrent. Une plaque de bronze rappelle qu'elle ne fut sauvée de la destruction que par l'héroïsme de la Résistance conduite par l'ingénieur français STOSSKOPF.

C'est dans une de ces nefs immenses que s'érige sur un plateau d'acier mobile de 50 m sur 10 la coque du nouveau, de l'étonnant chasseur de mines en polyester l'ERIDAN.





3/4 avant tribord du chasseur.

Gris déjà, comme le sont tous les navires de guerre, il miroite sous la lumière généreuse du gigantesque atelier qui l'abrite. A l'intérieur du navire, les parois de ses cloisons sont translucides n'étant pas, à l'inverse de la coque, teintées de gris dans la masse.

Le polyester durci a le gris clair d'un béton bien sec et le navire à ce stade de construction ne manque pas de surprendre celui qui, habitué des chantiers navals, s'attend à trouver un navire où domine la teinte sombre des tôles de fer brut, alternant avec les verts, les jaunes acides et les miniums des divers enduits et sous-couches de peinture qui garnissent ordinairement les navires en cours de construction.

La coque est pontée de tous ses entreponts et munie de ses cloisons ; partout les embrasures des portes, des écoutilles, des brèches, permettent un accès aisé aux compartiments où viendront, en une seconde phase, se placer et se monter les machines et les précieux équipements, les conduites et les tuyauteries, les aménagements du navire. Pour l'instant celui-ci est vide, les cloisons sont nues. Vue de l'intérieur, l'énorme carcasse côtelée d'une infinité de fortes membrures, semble être quelque monstre pétrifié.

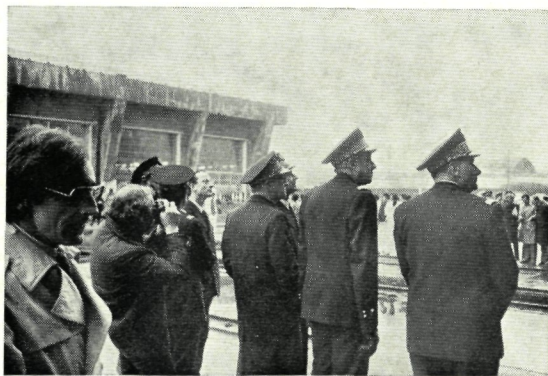
Mais c'est l'heure ! Les hauts-parleurs diffusent pour l'occasion de grands airs héroïques et les marins plus ou moins chamarrés d'or et les civils plus ou moins chargés de caméras sont gentiment refoulés par les travailleurs du chantier tous coiffés de casques et vêtus de combinaisons colorées.



Crest du navire.

La machinerie se met en route et l'énorme chariot sort, roulant sur ses rails l'Eridan, étrave pointée sur l'extérieur, sur ce monde qui sera celui de son destin.

La machinerie silencieuse et puissante entraîne sans heurts et sans efforts, semble-t-il, les 200 T de ce nouveau navire qui arbore déjà son nom en lettres d'or sur fond d'azur et qui défile maintenant devant les autorités, les invités, les créateurs et constructeurs assemblés. Arrivé au milieu de l'énorme cour à ciel ouvert entre les deux rangées de nefs de béton noir, le navire est enlevé latéralement sur ce qui est un échangeur et amené face à une nouvelle nef où luit l'eau noire du port au bout du plan incliné où le navire va maintenant s'engager.





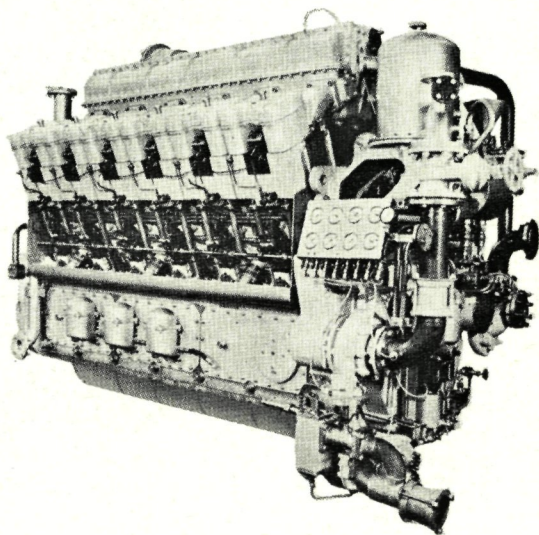
Lentement le chariot s'enfonce dans l'eau et la coque touche par l'arrière son élément, puis se soulève et progressivement se dégage de son berceau qui s'enfonce dans les profondeurs de la darse noire. L'Eridan est à flot, il est 15.36 h, le 2 février 1979.

LE NAVIRE

Les chasseurs de mines de type CMT (chasseur de mines tripartite) dont l'Eridan est le premier-né et le prototype ont les caractéristiques suivantes :

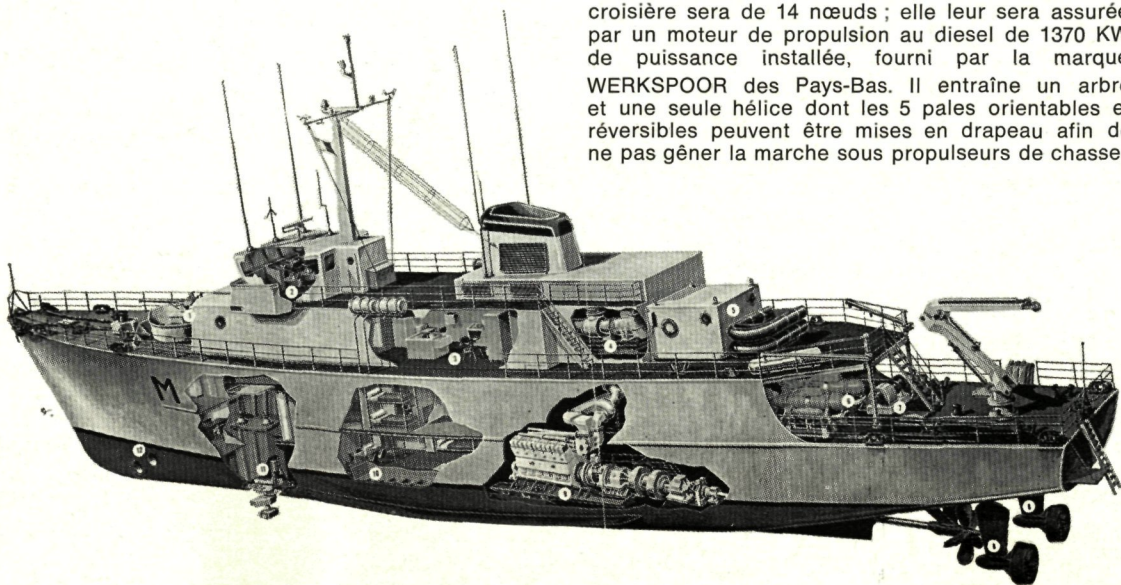
- Longueur entre perpendiculaires : 47,10 m
- Largeur à la flottaison : 8,90 m
- Profondeur de carène : 2,45 m
- Déplacement en pleine charge : 544 T

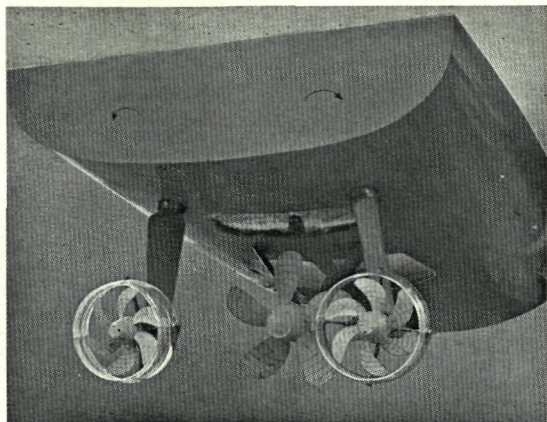
Par leurs dimensions ces navires se situent entre le MSO (dragueur océanique) et le MSC (dragueur côtier).



Le moteur WERKSPOOR

Par leurs équipements ils leur sont supérieurs à tous deux. Leur vitesse en transit ou allure de croisière sera de 14 nœuds ; elle leur sera assurée par un moteur de propulsion au diesel de 1370 KW de puissance installée, fourni par la marque WERKSPOOR des Pays-Bas. Il entraîne un arbre et une seule hélice dont les 5 pales orientables et réversibles peuvent être mises en drapeau afin de ne pas gêner la marche sous propulseurs de chasse.



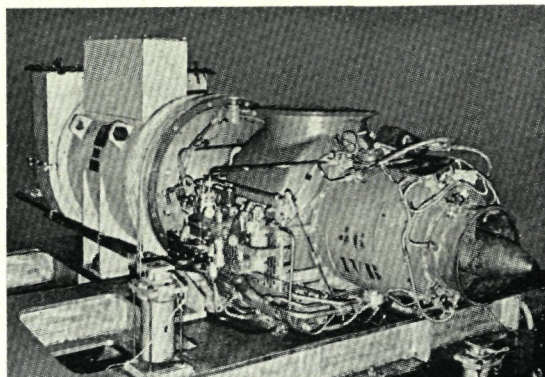


Les gouvernails actifs ACEC.

Ceux-ci, qui doivent permettre une allure absolument silencieuse et une grande souplesse d'orientation du navire, sont des moteurs électriques immergés (2 x 88 KW) actionnant des hélices spéciales disposées sous tuyères, l'ensemble du dispositif étant fixé en bout des deux gouvernails, dits alors gouvernails actifs.

Le navire dispose ainsi d'une plage souple de vitesses allant de 0 à 7 nœuds en toute discrétion. Facilitant encore son pouvoir d'évolution, l'avant du navire reçoit un propulseur d'étrave transversal. Tout cet ensemble est mu à l'électricité ; son énergie lui est fournie par un groupe de turbines à gaz via des convertisseurs statiques de fréquences variables.

La réalisation de la propulsion auxiliaire a été confiée à la Belgique ; se sont les ACEC qui déve-

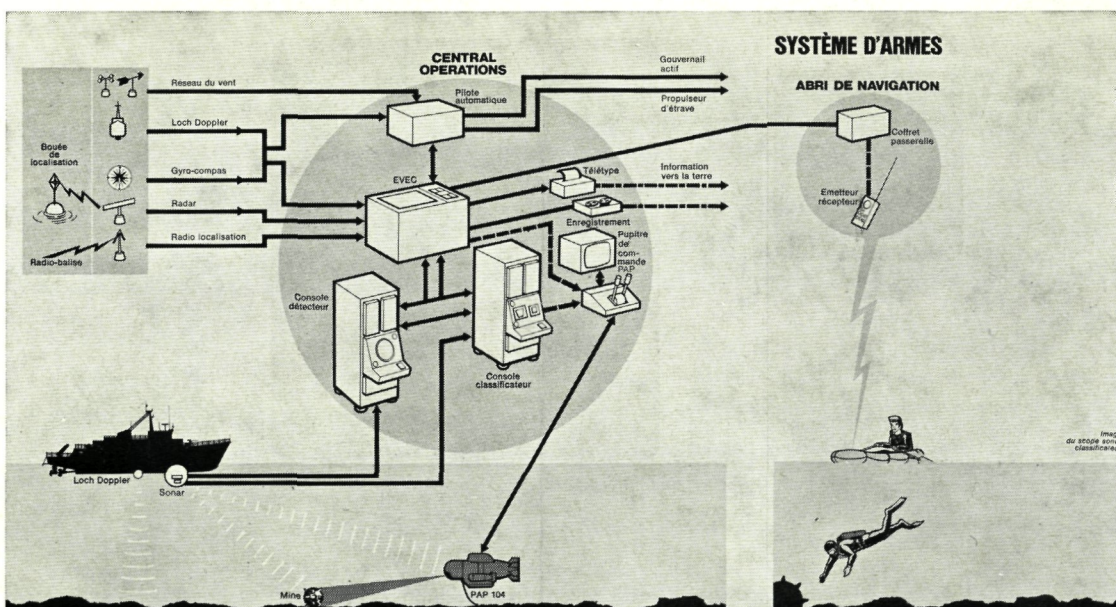


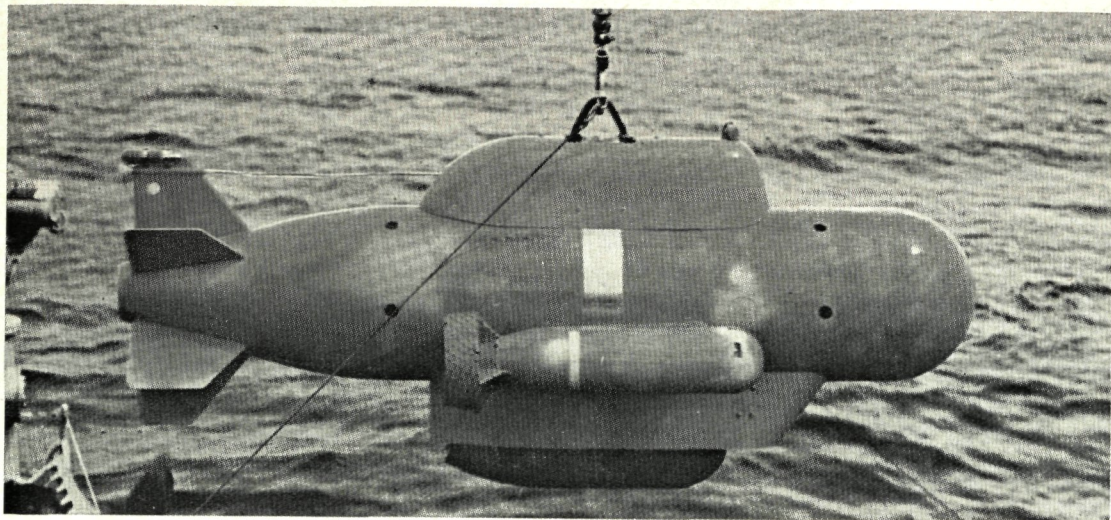
La turbine ASTAZOU.

loppent, construisent et fournissent moteurs immergés, couverts et alternateurs ; la France produit les turbines à gaz (Astazou), les Pays-Bas le propulseur d'étrave.

La grande nouveauté de ce navire est sa capacité à balancer les effets combinés du vent et du courant et de rester absolument sur place au point choisi au dessus du fond grâce à la conjugaison des poussées de la propulsion de chasse et du propulseur d'étrave, alimentées suivant les besoins qui sont exprimés par un pilote automatique qui prend ses informations vent, courants, positions géographiques d'une série de capteurs de précision (radar, loch, anémomètres).

Cet ancrage dynamique permet la mise à l'eau aisée des plongeurs-démineurs ou d'un des deux P.A.P. 104 (poissons auto-propulsés) qu'emporte le navire. Se sont une sorte de petits sous-marins électriques filoguidés munis d'un émetteur de télévision, d'un fort projecteur et porteurs d'une charge

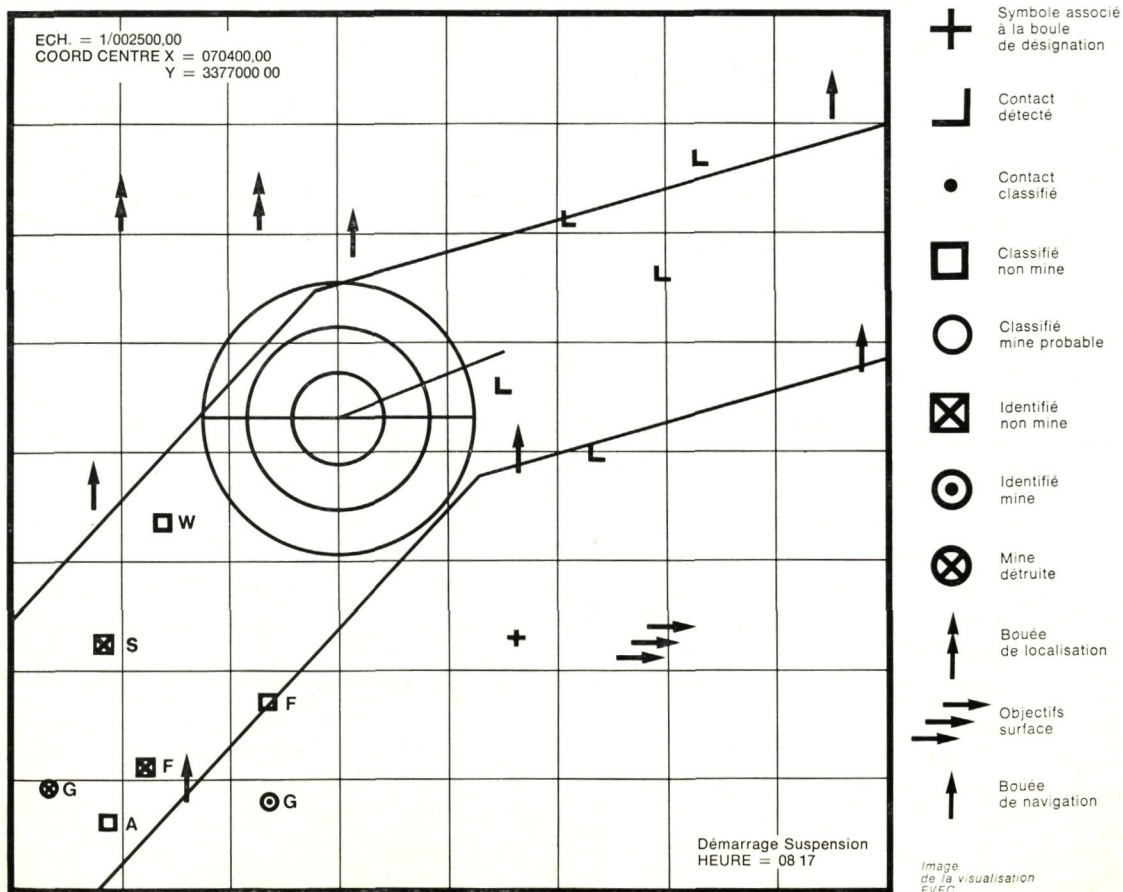


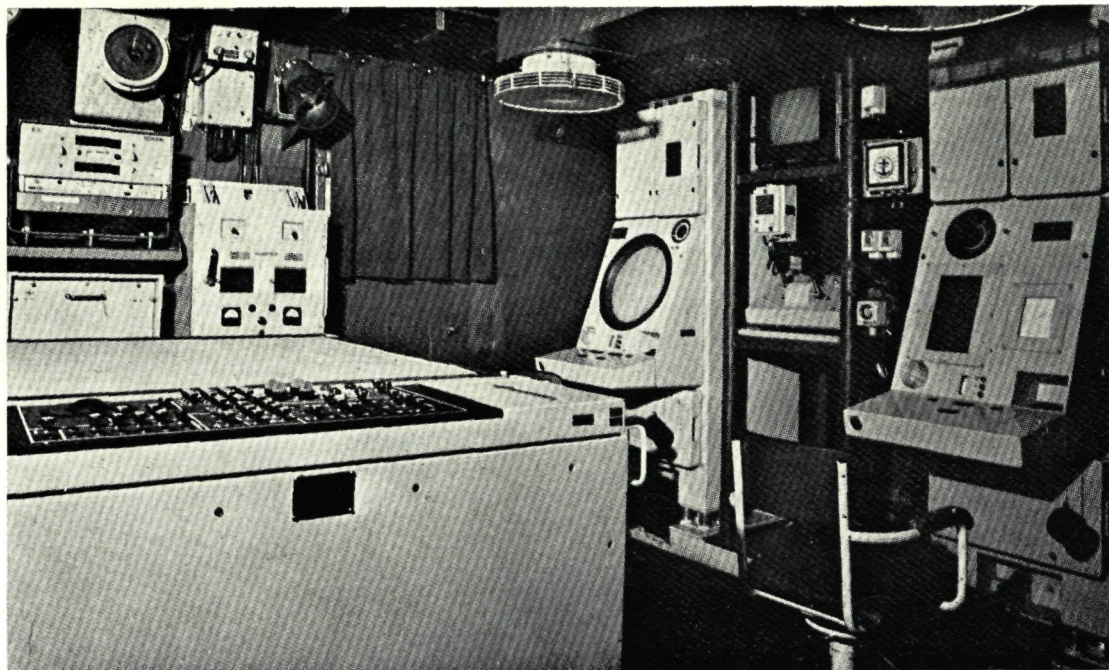


Le PAP 104.

explosive destinée à détruire la mine repérée.
Le travail sur la carte de toute cette opération se fait à l'aide de tables traçantes extrêmement sophistiquées dotées de calcuteurs électroniques et de

mémoires qui permettent de restituer, dans le temps, les phases antérieures de l'opération ou de transmettre tout l'enregistrement de la phase de chasse à un navire de relève ou à un centre d'opé-





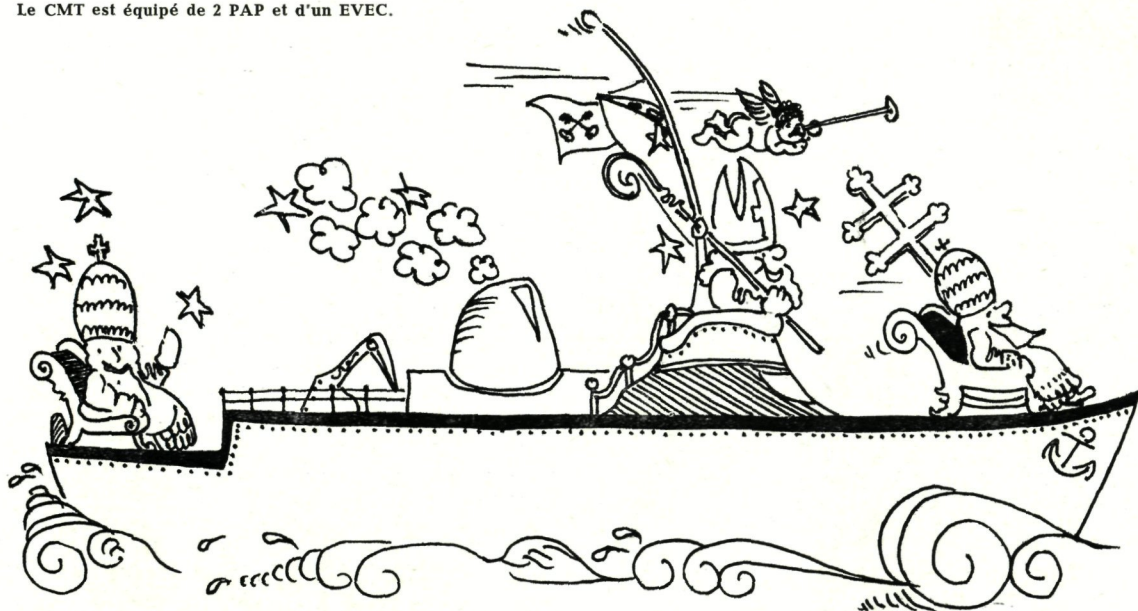
Maquette du « Central-opération » (CIC).

ration d'un Quartier Général. Cet appareillage électronique a reçu le signe de EVEC 20 : Equipement de Visualisation et d'Enregistrement de Chasse aux mines. Il est fourni par la France et produit par SINTRA.

La détection des mines reposant sur le fond de la mer, mines de fond (toujours à l'influence) ou des mines flottant entre deux eaux, mines à orin (parfois à influence plus souvent à contact) se fait à l'aide d'un appareillage de détection par ondes

acoustiques appelé SONAR. Celui qui équipe ces chasseurs de mines est développé et produit par la firme française Thomson CSF sous le sigle : SONAR de coque DUBM21-A. Il est le dérivé du sonar DUBM20-A qui équipe les 5 chasseurs français de type CIRCE en service depuis 1971, et dont l'excellence n'est plus à démontrer si l'on sait que ces chasseurs ont détecté et détruit depuis 1972, 550 mines marines de la dernière guerre et ceci rien que dans les eaux françaises, où il ont

Le CMT est équipé de 2 PAP et d'un EVEC.



précédé tous les grands travaux hydrauliques qui y furent entrepris. (Par ex. : le site du nouveau port pétrolier d'Antifer près du Havre.)

Le nouveau sonar DUBM 21 bis équipe déjà cinq MSO français récemment convertis et a donné entière satisfaction dans diverses opérations et exercices interalliés.

Il peut détecter les mines jusqu'à 900 m du navire et jusqu'à des profondeurs de 80 m.

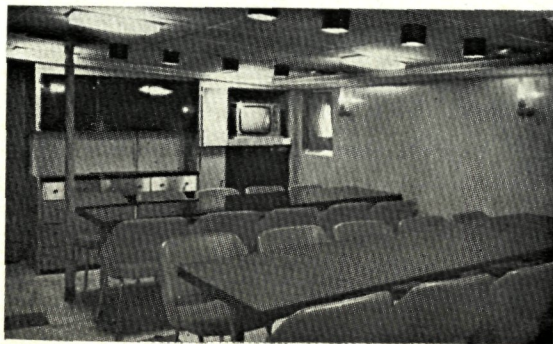
Les mines peuvent alors être identifiées par le détecteur de classification qui opère à très haute fréquence (plus de 400 KHZ) assurant une très bonne définition. Il peut reconnaître des objets qui n'ont que 20 cm² de surface visible à des distances de 50 à 250 m du navire.

Outre ces équipements ultra-modernes, l'ensemble du navire a reçu des perfectionnements destinés à rendre les opérations plus précises et moins pénibles pour l'équipage. Une citerne de stabilisation doit permettre de contrôler mieux les mouvements parfois désordonnés d'un navire qui fait du « sur place » comme celui-ci est appelé à le faire.

Une ventilation et une climatisation autorisent les opérations par temps froid jusqu'à -12° et par temps chaud jusqu'à +30° et permettent la poursuite des opérations quelle que soit la contamination de l'air ou de l'eau. On dispose aussi de systèmes d'arrosage en pluie (prewitting) incorporés.

La passerelle présente à elle seule une petite révolution dans les habitudes des marins belges et français en ce sens qu'elle offre une disposition qui oblige le barreur-timonier et l'officier de quart à être assis sur des sièges munis d'amortisseurs de choc, ceci afin de contrer les effets des explosions des mines qui si elles se produisent trop près du navire, peuvent causer des blessures ou le bris de membres du personnel qui est debout. Devant les sièges sont disposés des consoles où sont rassemblés comme en un tableau de bord tous les indicateurs utiles. La passerelle est fermée mais dispose d'ailerons d'où les manœuvres de port peuvent être conduites avec plus d'aisance de même que la récupération des PAP ou le repêchage des bouées et balises. Un manipulateur portatif permet à l'officier qui manœuvre d'agir à l'aide d'un simple levier sur les machines et les gouvernails.

* pont teugue = pont supérieur prolongeant le gaillard d'avant vers l'arrière et dépassant le milieu du navire.



Les aménagements de l'équipage sont simples, de bon goût et d'un entretien facile ; l'acier inoxydable, les aluminiums et les revêtements synthétiques y règnent en maîtres (photo page 18).

Le navire est prévu pour pouvoir loger 49 personnes en postes ou en cabines mais la disposition des locaux et de la cuisine diffèrent dans les 3 marines afin de correspondre à leur différents T.O. et à leurs habitudes propres.

L'autonomie en vivres, eau et carburant est de 15 jours. Le rayon d'action à 12 nœuds est de 3.000 nautiques.

Au port, le navire ne disposera toutefois que d'une capacité de stockage de ses eaux usées, réduite à 2 jours. La plage arrière dont une partie est couverte par le pont teugue* est équipée d'une grue hydraulique dont la flèche a un grand allongement.

Elle peut saisir des poids aussi bien sur le pont supérieur que sur un navire voisin et repêcher sans secousse les PAP grâce à un nouvel avaleur de tension qui compensera les mouvements ascendants du navire dans la foule et le roulis. Un petit mât de charge d'appont est disposé de chaque bord. Les berceaux des PAP sont montés sur rail et se garent sous le pont ; la manipulation de leur charge se fait bien à l'abri. La porte arrière donne directement sur le quartier des plongeurs démineurs où l'on y trouve vestiaire, douche, bain et un poste de repos.

Un treuil de dragage peut recevoir soit la drague ODX française qui est une drague extra-légère pour intervention rapide, soit une drague 5 G qui convient mieux aux faibles fonds mais qui est plus longue à mouiller ; il peut encore recevoir la remorque d'un sonar remorqué qui pourrait dans certains cas être embarqué. La fourniture du treuil est confiée à la Belgique ; la grue est hollandaise.

Le pont teugue reçoit sur sa plate-forme arrière les canots pneumatiques des plongeurs et éventuellement un « container » - chambre de décompression ou un « container - chef de groupe » soit encore le « container-commande de sonar remorqué ». Toutes les canalisations et les raccordements nécessaires à ces trois possibilités y sont prévues. La place restante sert de Zone d'hélicoptère, zone dégagée où un hélicoptère peut déposer ou enlever un homme, un colis, du courrier etc.

Au niveau de la protection sur le plan magnétique et acoustique du navire, il est bien évident que les précautions les plus grandes ont été prises. L'étude poussée des propulseurs, le choix d'une propulsion électrique entièrement contrôlée par le pilote automatique, la suspension systématique de tous les auxiliaires ainsi que la réduction de leur puissance sonore et vibratoire ont été effectués de façon à satisfaire aux critères OTAN les plus sévères de discrétion acoustique.

La présence de matériaux magnétiques dans les matériels et les installations ainsi que celle des plaques ou boucles pouvant induire des courants de Foucault ont été réduites au minimum compatible avec la fiabilité des installations. Le bâtiment dispose d'un réseau très complet de circuits d'immunisation locaux et globaux dont le contrôle auto-

matique est assuré par un ensemble d'immunisation magnétométrique IMAIP3 dont la réalisation est confiée à la Belgique et sera fourni par la firme ENI d'Aartselaar.

Enfin la résistance aux explosions sous-marines a été réalisée grâce à un échantillonnage de la coque, spécialement étudié et la suspension plastique des auxiliaires et équipements qui garantissent le navire, conformément aux critères OTAN. De plus la disposition des locaux habités permet à tout le personnel de se tenir au-dessus du pont principal lors des opérations.

LES ETUDES ET LE DEVELOPPEMENT

En dehors des études d'industrialisation qui ont été effectuées sur les matériels eux-mêmes :

- soit pour adapter les matériels existants aux contraintes opérationnelles propres à ce programme (cas du système d'armes par exemple),
 - soit pour adapter ou développer des matériels capables d'atteindre les performances demandées et de satisfaire aux contraintes d'environnement particulièrement sévères (cas des systèmes de propulsion par exemple),
- de nombreuses études d'ordre général ont été menées par les organismes spécialisés des trois coopérants.
- En premier lieu celles relatives à la coque en CVR :

- calcul par la méthode des éléments finis (Programme SESAM 69) des contraintes dans l'ensemble de la structure du chasseur de mines,
- essais de résistance à la fatigue des principaux assemblages,
- et surtout construction par l'arsenal de LORIENT d'un tronçon représentant à l'échelle 1 le tiers du navire.

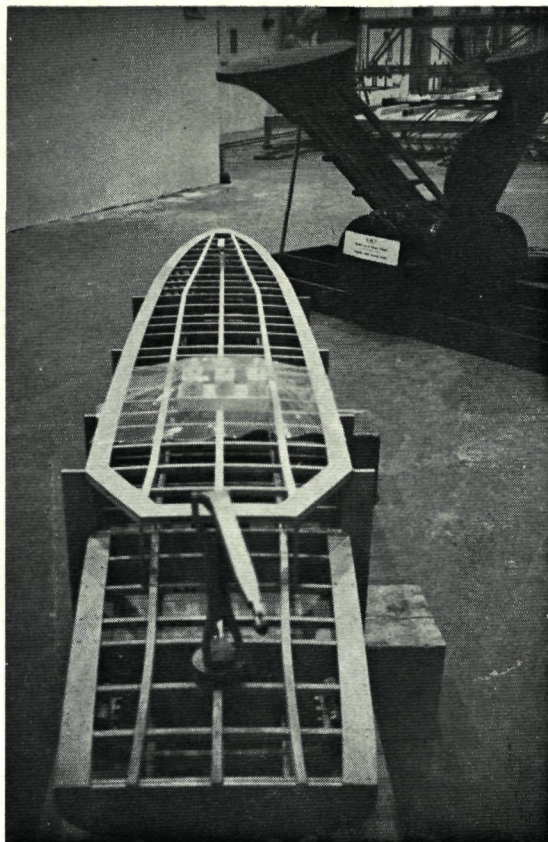
Utilisé dans un premier temps pour la validation de la structure sous les aspects techniques (résistance au choc, comportement vibratoire) et technologique, ce tronçon est employé comme banc d'essai en vraie grandeur des composants des appareils propulsifs en matière de choc et de discrétion acoustique.

Tous les autres matériels prototypes ont été essayés sur chalands ou machines de choc et une analyse mathématique complète du comportement vibratoire de la structure a été effectuée par l'Institut de mécanique et constructions IWECO et la Société METRAVIB.

Un soin tout particulier a été apporté à la définition des propulseurs et à la prédiction de leurs performances acoustiques au bassin des carènes de WAGENNGEN (NSMB).

Des essais de simulation sur ordinateur ont permis de mettre au point le système de pilotage automatique (IWECO).

Les équipements importants ont été testés sur chaîne de mesure pour relever leur signature



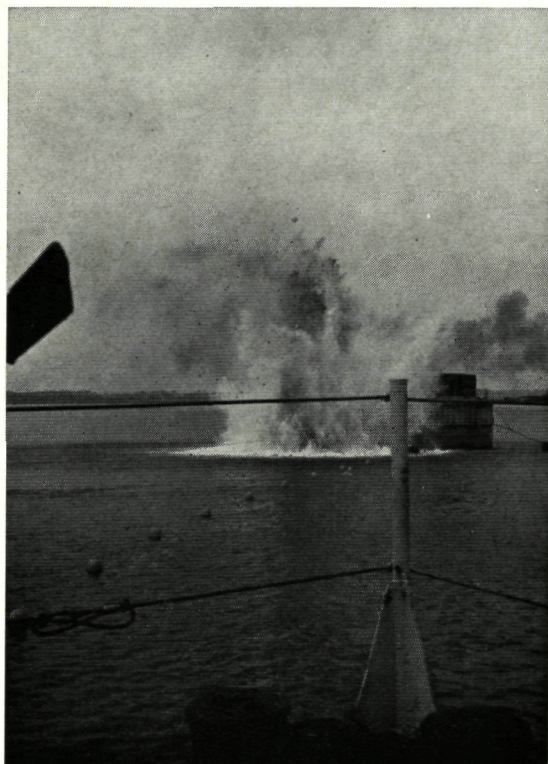
magnétique et déterminer leurs circuits locaux d'immunisation (GROUPE D'ETUDES SOUS-MARINES DE L'ATLANTIQUE DE BREST) ; une maquette du navire aménagé a permis de définir avec précision les circuits globaux (Laboratoire de Magnétisme du Navire de GRENOBLE).

Enfin les problèmes ergonomiques ont été mis au premier plan des préoccupations, l'Institut pour la physiologie des sens IZF ayant eu la charge de réaliser des maquettes pour l'ensemble des locaux opérationnels.

LA CONSTRUCTION

La stratification de la coque et des ponts de l'Eridan a nécessité 180.000 heures de travail ce qui correspond à une année de labeur pour la petite équipe de 120 hommes qui l'a entrepris au début 1978. C'est le premier navire de ce type jamais construit, il est clair que la construction en fut plus lente que ne sera celle des navires suivants dont on attend qu'ils atteignent ce même stade dans un délai de 8 mois. Ce premier navire, bien que premier de la série des 15 qui sont destinés à la marine nationale française, est en fait le prototype expérimental d'un nouveau mode de construction, et le prototype unique et commun aux trois pays partenaires. Des recherches, un développement particulier, des évaluations con-

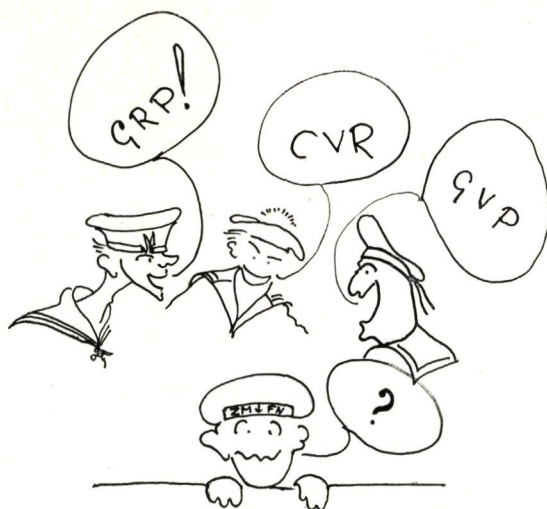
stantes et un contrôle sévère des méthodes sont menés par les membres de la tripartite afin de déceler et de corriger toute erreur, d'améliorer la technologie, les méthodes et le rendement, une fois tout cela acquis rien ne s'opposera plus à pousser la cadence de la production. C'est ainsi que différentes pièces furent produites et testées en laboratoire puis qu'un premier essai eut lieu grandeur nature par la production d'un tronçon de coque de 50 T et de quelques 10 m de long pris dans le tiers milieu. Ce tronçon fut soumis à des chocs, produits par des explosions de charges sous-marines correspondant à des explosions de mines marines se produisant dans les conditions extrêmes de risques.



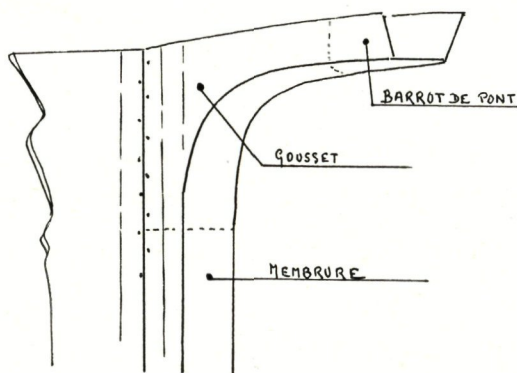
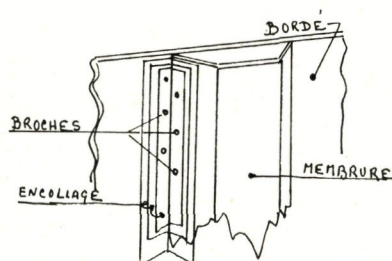
Essai du tronçon aux explosions sous-marines.

Les résultats furent concluants. Ce tronçon après avoir été utilisé pour valider la structure sous les aspects techniques chocs et comportement vibratoire est maintenant employé comme banc d'essai en vraie grandeur des composants des appareils propulsifs en matière de choc et de discrétion acoustique.

Dans le cas du CMT qui nous occupe, les bordés de la coque, des points et des cloisons sont faits en composite verre-résine CVR (en anglais GRP : glass reinforced plastic, en néerlandais GVP : glas versterkt plastic) d'une seule peau, raidie par des membrures rapportées à section trapézoïdales. La liaison entre les pièces rapportées



et les bordés est faite par encollage à la résine-fibre de verre et renforcée par des broches.



On procède de la façon suivante. On construit d'abord un moule en acier dont la face intérieure représente la forme extérieure du navire ; ce moule est produit en pièces détachées qui seront assemblées dans l'atelier de construction. La paroi intérieure en est alors enduite et lissée, puis peinte d'une couche de gel coat de couleur grise. On applique ensuite d'un bord à l'autre du moule des bandes de tissus de laine de verre qu'on enduit et imprègne au fur et à mesure de résine de polyester activée, à l'aide de rouleaux à peindre et de rouleaux éboueurs.



Vue d'ensemble de la coque après démoulage.

Préfabrication d'un panneau de pont.



Lorsque les couches successives de tissus de laine de verre imprégnés ont atteint l'épaisseur souhaitée on applique les renforts et les raidisseurs, ici membrures, carlingues et lisses, qui ont été préfabriquées de la même manière sur des moules préétablis. Les ponts et les cloisons sont fabriqués à plat dans un atelier adjoint.

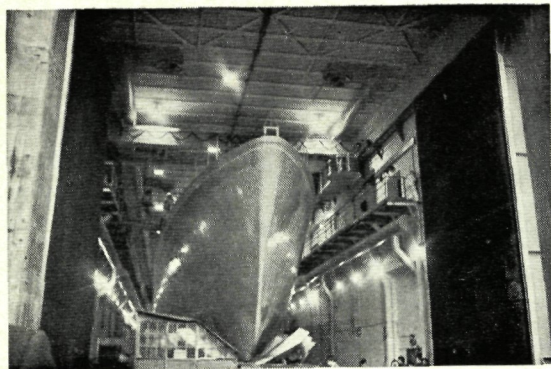
Des goussets assurent la liaison entre les bordés de coque et les ponts.

Lorsque la coque et les ponts sont assemblés on démontre les éléments du moule métallique, à commencer par le haut, ce qui permet la finition de la liaison pont-coque par des encollages extérieurs. Les pièces de fond du moule servent de berceau jusqu'à la mise à l'eau du navire qui les libère lorsqu'il se met à flotter.

180 tonnes de composite-verre-résine furent nécessaires à la réalisation de ce navire.

La manipulation de la résine de polyester exige de par sa haute teneur en solvant (styrène) une ventilation importante. Ici à Kermoran la ventilation permet une aspiration de 180.000 m² par heure. L'installation comprend un récupérateur de calories par échangeur de chaleur.

Il est intéressant de noter que la pompe à chaleur utilise la chaleur de l'eau de mer puisée directement à l'extérieur de la nef.



Le navire va maintenant recevoir ses équipements et ses machines, puis la superstructure, construite à part, sera montée et le navire sera prêt à entreprendre ses essais. On estime la durée des travaux d'équipement à environ 12 mois et les essais du prototype à 6 mois.

LE CHASSEUR DE MINES TRIPARTITE

L'Organisation du Programme

En mai 1975, les Ministres de la Défense de la Belgique, de la France et des Pays-Bas signaient un accord de coopération portant sur le développement, la construction et le soutien logistique d'un nouveau type de chasseur de mines. L'organisation, mise en place pour la conduite de ce programme, est schématisée sur l'organigramme présenté ci-après. La haute direction du programme est confiée à un

Comité Directeur tripartite, composé d'un membre de chaque pays, agissant comme représentant de ses Autorités nationales (Etat-Major et Services Techniques).

— **La Direction de Programme** est assurée par la Direction Technique des Constructions Navales (France), qui assume les responsabilités technique et industrielle du programme.

A ce titre et avec le concours de ses services techniques et de l'Arsenal de Lorient, chantier pilote, elle a en particulier la charge des études de projet et l'exécution du navire.

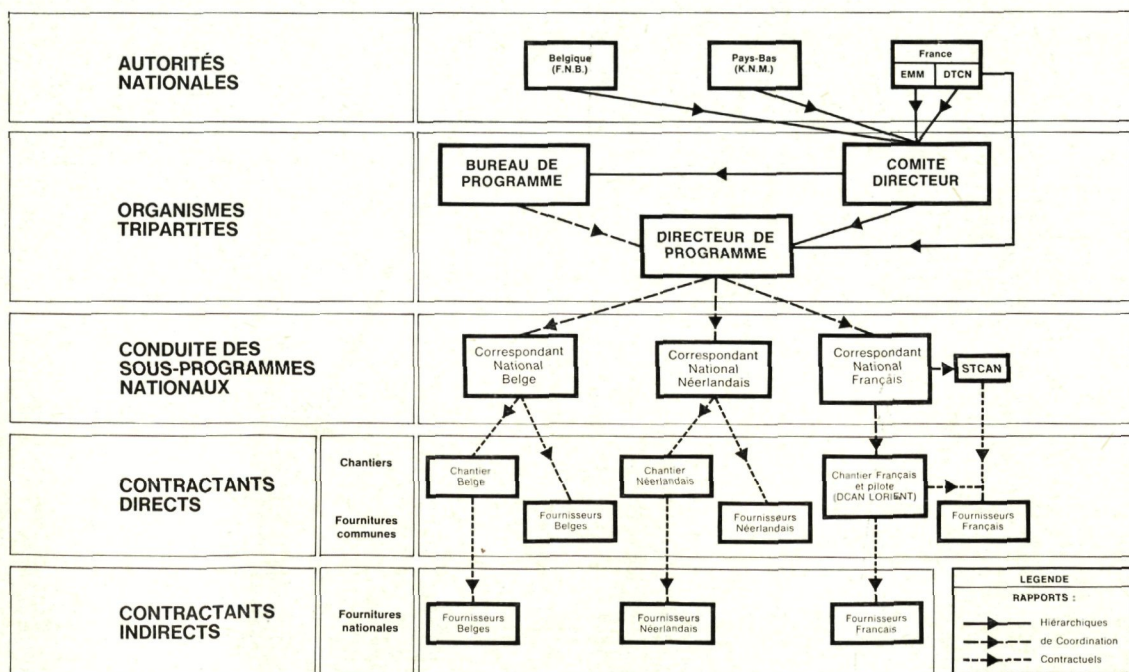
— **Le Bureau de Programme**, organisme tripartite permanent siégeant à Paris, est chargé de coordonner les positions des Parties contractantes sur les divers aspects du programme et de préparer les décisions communes prises au niveau du Comité Directeur.

LOGISTIQUE

Chaque organisme national chargé de la maintenance joue son rôle propre mais utilise des outils communs : repérage unique, documentation identique, gestion commune des modifications, exploitation des avaries par des organismes centralisateurs uniques.

EXPORTATION

Un sous-comité « Relations Extérieures » est en place pour l'application d'une politique commune à l'exportation ou à l'égard d'autres pays désirant s'associer au programme.



AVANCEMENT DU PROGRAMME

Le programme est découpé en six phases.

- Les phases I « Avant-projet », II « Projet », III « Développement du projet » sont maintenant achevées, conformément aux prévisions. Elles ont abouti à l'établissement des spécifications détaillées et des plans généraux du navire.
- La phase IV « Etude et construction du prototype » commencée depuis le début 1977 s'achèvera avec la fin des essais d'évaluation du prototype, soit début 1981.

Signalons que ce bâtiment prototype est en cours de construction à LORIENT pour le compte de la Marine Nationale. Sa mise sur cale a eu lieu le 20 décembre 1977. La mise à flot eut lieu le 2 février 1979.

Baptisé ERIDAN, il donnera son nom à la série des 15 bâtiments de ce type que la Marine Nationale compte commander d'ici 1985 et qui seront tous construits à LORIENT.

- La phase V « Construction en série » verra la réalisation des 40 bâtiments qu'il est prévu de construire au titre du programme : 15 bâtiments français - 15 bâtiments néerlandais dont deux sont déjà commandés et dont le premier sortira un an après l'ERIDAN — 10 bâtiments belges décalés d'environ un an sur le programme néerlandais.

Le premier bâtiment néerlandais s'appellera ALK-MAAR et donnera son nom à cette classe de navire de la Koninklijke Marine.

L'arsenal de Lorient.

- La phase VI « Logistique et suivi technique », déjà commencée, devrait durer aussi longtemps que le chasseur de mines tripartite sera en service dans l'une des Marines.

L'INTERET DU PROGRAMME CMT

On peut être extrêmement satisfait de la coopération France, Pays-Bas, Belgique telle qu'elle se déroule et se développe depuis 1975, pour l'étude, le développement et la construction de ce chasseur de mines. Le programme présente un très grand intérêt à la fois sur le plan militaire, sur le plan technique et sur le plan économique.

Militaire

Tout d'abord parce que ce nouveau type de navire correspond à un besoin identique des marines partenaires et que sa réalisation apportera sur le plan militaire une réponse aux problèmes que créent, pour la conduite des opérations navales de lutte contre les mines, la trop grande diversité des moyens et des équipements, l'inégalité des performances entre navires et l'incompatibilité qui en résulte sur le plan de l'intégration, de la méthode et de la logistique.

Au plus de nations riveraines de la mer du Nord participeront à ce programme, au plus s'affirmera notre supériorité dans la lutte contre les mines et plus l'effroyable danger qu'elle fait peser sur nos lignes de ravitaillement s'estompera.



Technique

La mise en commun pour la construction d'un même type de navire, des connaissances, de la technologie, de l'acquis séculaire des partenaires, autrement séparés par les lois, les règlements, les secrets, les coutumes, les mœurs, les habitudes ou simplement les distances, représente un gain, un enrichissement qui se répercutera sur la qualité du produit fini : le navire.

Le contact quotidien entre les responsables de ce programme à tous les échelons, non seulement mène à mieux se comprendre mais force au respect et à l'appréciation sincère et mutuelle entre partenaires.

Les industries nationales impliquées dans ce programme voient s'ouvrir pour elles des débouchés dans des secteurs étrangers habituellement très fermés.

Dans le cas de la Belgique particulièrement, l'intérêt de cette coopération réside d'une part, pour le secteur de la construction navale dans l'accès à la technologie (nouvelle pour elle), de la construction de navires de 500 T en composite verre résine, qui lui est rendu possible grâce à ce contrat pour la défense nationale et grâce à cet accord de coopération qui prévoit explicitement la participation de ses cadres et de ses techniciens à la fabrication et aux essais du prototype.

Economique

Son intérêt réside encore pour le secteur industriel associé à la construction navale, dans le nombre de pièces à fournir, nombre qui est d'autant plus élevé qu'il y a de partenaires ou d'acheteurs et qui permet l'ouverture de chaînes de productions, l'étude et la recherche, tout en restant dans les limites de la rentabilité.

Le prix total du navire doit finalement se ressentir du double bénéfice de l'effet de série et du partage des frais d'étude et de développement. (Ce qui pour le budget de la Défense Nationale n'est pas sans importance !)

Enfin, un autre point d'intérêt, et non des moindres, de ce programme, réside dans sa nature et sa conception même qui l'a voulu : **programme de coopération** à l'opposé d'un **programme d'achat assorti** de quelque compensation économique.

Cette coopération s'exprime en production donnée à notre secteur industriel et en travail, souvent du travail noble de haute qualité et de haute technologie. Il en résulte une couverture économique de 100 pour 100 garantie à l'intérieur même du programme.

LA REPARTITION DES FOURNITURES

Pays-Bas

Appareil propulsif principal

- Moteur : SWD Werkspoor
- Réducteur : Rademakers
- Lignes d'arres : Lips
- Contrôle : R. et H.

Manutentions : Schat Davit

Conditionnement d'Air : Van Swaay - Bronswerk
Chantier constructeur : Van Der Giessen de Noord - Alblasserdam

Belgique

Appareil propulsif de Chasse aux Mines : Acec
Immunisation : ENI
Auxiliaires de coque
Production d'Electricité
Chantier Constructeur : Polyship

France

Système d'Armes

- Sonar TH/CSF - ECAN Ruelle
- Ever : SINTRA
- PAP : ECA

Turbines à gaz : Turbomeca

Stabilisation : SNACH

Transmission : TRT

Bouilleur : ECAN Indret

Chantier Constructeur : DCAN LORIENT

INTERVIEW

En guise de conclusion de cet article et comme il est d'usage après un exposé que l'auditoire soit autorisé à poser des questions, NEPTUNUS est allé au nom de ses lecteurs poser quelques questions plus personnelles et plus directes à l'équipe qui dirige ou représente les trois partenaires qui coopèrent à ce programme.

A tout seigneur tout honneur, commençons par le Directeur du Programme.



L'Ingénieur en Chef de l'Armement ICA Gaillard, du Service Technique de Constructions et Armes Navales (STCAN) à Paris, est chargé depuis 1976 de la Direction du programme.

C'est un homme jeune au visage souriant et ouvert, doué d'une mémoire infailible et d'un esprit de synthèse remarquable, qui recourt volontiers aux schémas graphiques pour exposer ou définir une situation. Il règle avec vivacité le ballet des questions, réponses, interventions, plaidoyers, refus accords, affirmations dénégations, qui font l'essence des réunions des membres du Bureau de Programme assistés de leurs spécialistes et techniciens accourus du tréfonds de Belgique et des Pays-Bas ou de Bretagne. Ils coopèrent ; lui coordonne. Il parle un français précis et évite charitablement devant son auditoire d'étrangers, d'utiliser les abréviations et les symboles qui enrichissent habituellement la langue maritime de la France. Il parle aussi l'anglais et commence à comprendre ce qui se dit en néerlandais.

NEPTUNUS — Monsieur l'ingénieur en chef, nous voyons clairement ce qu'un programme tripartite comme celui-ci peut apporter à un pays comme la Belgique qui n'a qu'une modeste marine, peu d'expérience en construction de navires de guerre, et pas du tout d'arsenaux, mais nous nous demandons ce que cela peut apporter à la France et à sa Marine. Pouvez-vous nous éclairer là-dessus ?

ICA GAILLARD — Beaucoup plus qu'on ne pourrait croire à première vue, pas tant sur le plan de la technique et des moyens : il est bien évident que les arsenaux français peuvent concevoir et produire leurs propres chasseurs de mines sans aide étrangère, mais sur le plan de la rigueur par exemple : une collaboration aussi étroite entre trois marines remet en cause pour nous certaines normes et nous a amenés à réexaminer certaines attitudes qui étaient devenues en quelques sortes pétrifiées et nous satisfaisaient jusqu'à ce qu'on soit venu nous montrer d'autres possibilités, d'autres calculs. Vous parlez dans votre article de l'abri de navigation du CMT que vous appelez la passerelle dans votre marine. Il est exact, que cela représente pour la Marine Nationale une innovation et une rupture d'avec les habitudes et même une déviation par rapport aux normes en vigueur. Nous avons l'habitude, voyez-vous, de bâtir et d'aménager les abris de navigation en tenant compte des contraintes suivantes : le personnel doit être debout, le passage devant les fenêtres doit être libre, les aménagements doivent permettre le libre passage transversal et longitudinal, la table à cartes doit faire face à l'avant et être à tribord etc. Or que voit-on ? Une table à carte encastrée dans un habitacle et placée à babord arrière de l'abri ; une console de gouverne contre les fenêtres et le personnel assis ! Bon, c'est la Hollande qui nous a convaincus, nous avons bien essayé d'autres dispositions et l'Institut d'Ergonomie de Soesterberg s'est prêté à tous nos essais, puis nous nous sommes ralliés aux vues de la Koninklijke Marine. Ceci n'est qu'un exemple ; je pourrais vous en citer de nombreux autres. Tout cela est, en fin de compte, très bénéfique mais pas seulement pour

la marine et les arsenaux : vous imaginez aussi que les industriels, les fournisseurs ont été secoués par la concurrence subite des partenaires de la tripartite et que là aussi on a dû revoir les habitudes et les réflexes.

NEPTUNUS — Et sur le plan financier, voyez-vous un avantage à cette coopération ?

ICA GAILLARD — Oui forcément, puisqu'au départ déjà, tous les frais d'étude et de développement sont partagés et donc divisés par trois ; ensuite, le programme de production couvrant la fourniture de 40 à 45 navires, le nombre en devient significatif et le prix des matériels et équipements sont par conséquent plus favorables ; puis le fait d'avoir mis en commun tous les outils de base et la documentation, de centraliser la gestion des pièces de rechange et des défauts offre un intérêt certain. Le programme a aussi pour objet de comprimer les prix et cela joue en faveur des trois marines clientes.

NEPTUNUS — Monsieur l'Ingénieur en Chef, avait-on, avant ce programme tripartite, l'expérience d'une collaboration internationale ou a-t-on dû innover en la matière ?

ICA GAILLARD — Entendons-nous bien, ce programme tripartite est une opération originale, car c'est une opération d'Etat. Les autres programmes de coopération, de construction en commun ou de participation à des fournitures, (et il y en a beaucoup) ont été des opérations privées ; le programme chasseurs de mines se traite entre ingénieurs, fonctionnaires, officiers, tous représentants de leurs pays respectifs et non de firmes privées. Je considère que c'est un pas très important sur la voie de la normalisation (standardisation) des armements européens et cela aussi c'est à porter au crédit du Programme !

Nous quittons le Directeur de Programme, sur ces mots, et nous le remercions et le félicitons pour cette belle réalisation. Nous lui souhaitons toute satisfaction dans la poursuite de son Programme.

(à suivre)



Will it BACKFIRE ?

Door FKP (R) D. VAN HOUDT W.F.J.

Gebruik werd gemaakt van in de pers verschenen gegevens, aangevuld door hypothesen.

— Het Amerikaans Congress gaf zijn goedkeuring aan het B1 programma. President Carter besliste echter deze door Rockwell International ontworpen strategische bommenwerper niet in productie te nemen.

Blijkbaar was het zijn bedoeling de U.S.S.R. te bewegen een gelijkaardige maatregel te treffen door de Backfire te schrappen.

Tijdens de besprekingen voerde de U.S.S.R. evenwel aan dat de B1 en de Backfire (geïdentificeerd als TU-116) niet met elkaar te vergelijken waren. Zij stelde voorop dat de TU-116 Backfire - met actieradius ± 2.500 Km en overbrugbare afstand ± 5.000 Km - wel de U.S.A. kon bereiken vanuit zijn basissen in de U.S.S.R., doch nadien niet meer naar deze basis zou kunnen terugkeren zonder vooraf herbevoorraad te zijn. Zodoende mocht de TU-116 Backfire niet als strategische bommenwerper worden beschouwd. De U.S.S.R. achtte zich dan ook geenszins verplicht enige compensatie te doen

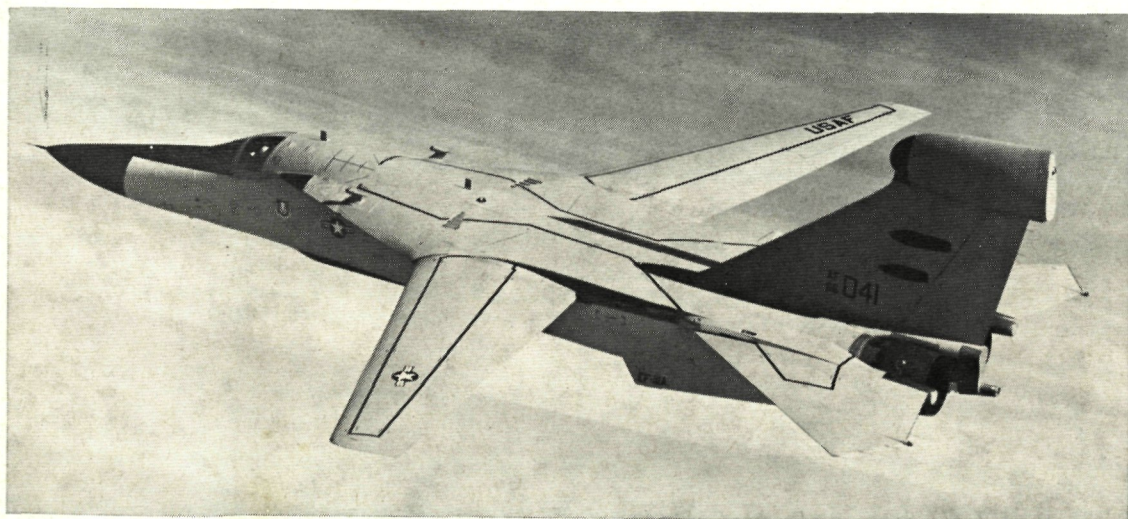
voor het schrappen van het B1 programma door de U.S.A.

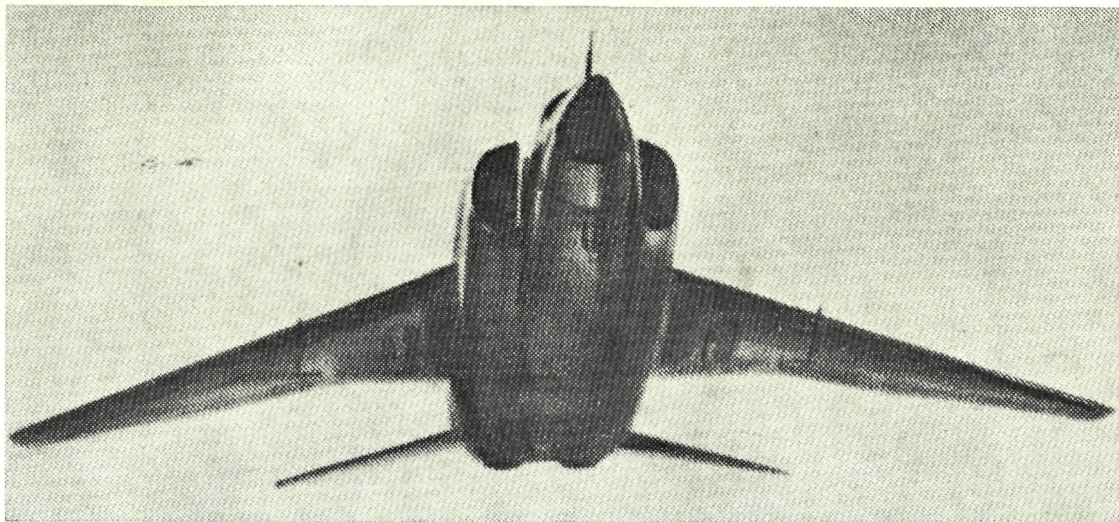
De U.S.A. ontnam zich also een strategisch wapen dat de technische achterstand, welke de varianten van de B-52 stilaan beginnen te vertonen, moest goedmaken.

Daarom werd beslist 65 reeds bij SAC in dienst zijnde General Dynamics FB-111A om te bouwen tot FB-111H en 100 nieuwe toestellen van dit laatste type te bouwen. De uitgave wordt geraamd op 7 miljard U.S.\$. Ze is evenwel niet van aard om de leemte gelaten door het verdwijnen van de B1 volledig te vullen. Rockwell zou echter weldra een B-1 - nieuwe versie - voorstellen.

— Na het einde van de besprekingen tussen U.S.A. en U.S.S.R. raakte bekend dat deze laatste wel degelijk over een moderne strategische bommenwerper beschikt. Het toestel vertoont zekere overeenkomsten met de TU-116 Backfire doch is er niet identiek mede.

Een van de FB-111 van General Dynamics.





TUPOLEV BACKFIRE (Artist impression).

Dit toestel - waarvan het bestaan in het Westen blijkbaar onbekend was - kwam tijdens de besprekingen niet ten berde.

Opgemerkt werd dat de U.S.A. zich in het ootje had laten nemen. De TU-116 Backfire werd voorgesteld als proefmodel voor de werkelijke strategische bommenwerper.

— Naarmate meer inlichtingen beschikbaar worden blijkt deze stelling echter geenszins te weerhouden :

a) Het aantal geproduceerde toestellen is te hoog om de TU-116 enkel als proefmodel te kunnen beschouwen. Naar schatting zijn er 125 à 145 Backfire's operationeel.

b) Het productie-tempo wordt opgedreven. Franse bronnen vermelden 30 toestellen voor het jaar 1977 en voorzien een minimum van 36 toestellen voor 1978, dit voor de fabriek te KAZAN. Zwitserse en Amerikaanse bronnen evenwel meldden reeds eind 1977 dat de productie van 5 per maand opgedreven werd tot 10 à 12 per maand.

c) De U.S.S.R. benaderde een Engelse firma voor de levering van elektronische apparaten (brandstofcontrole) voor de motor van het intussen uit gebruik genomen burgertoestel TU-144. Deze motor-KUZNETSOV NK-144 TURBO - is ook het aandrijfaggregaat voor de TU-116 Backfire en bezorgt met zijn 70.000 PK dit laatste toestel een snelheid van 2.500 Km/uur op 21.000 m hoogte.

d) De installatie van een Dopplernavigatiesysteem aan boord van de nieuwe TU-116's - en de eventuele retrofitting ervan op toestellen die reeds in gebruik zijn.

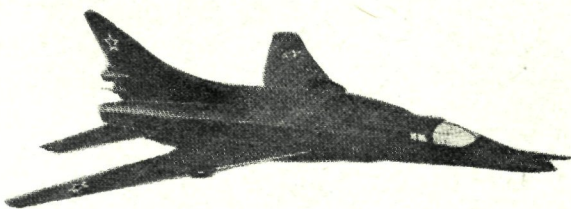
Het systeem zou gelijkaardig of identiek zijn aan dat op de MIG-23.

e) De installatie aan boord van de TU-116 Backfire van een radarnavigatie systeem voor vluchten op lage hoogte.

f) De bewapening van de TU-116 Backfire door middel van het AS-6 geleide tuig met geschatte reikwijdte van 220 Km eventueel aan te wenden tegen maritieme oppervlakte doelen.

g) **Onbevestigde** gegevens zouden er op wijzen dat ook een lucht-lucht tuig voorzien is.

Dit alles toont aan dat de TU-116 Backfire wel degelijk bedoeld is als een zelfstandig wapensysteem en niet als een proef-toestel voor een later te ontwikkelen vliegtuigtype.



— Daar - begrijpelijkerwijze - de U.S.S.R. niet geneigd schijnt zijn bedoelingen te verduidelijken, rest het Westen enkel werkhypotheses op te stellen en deze te toetsen aan wat bekend is of wordt.

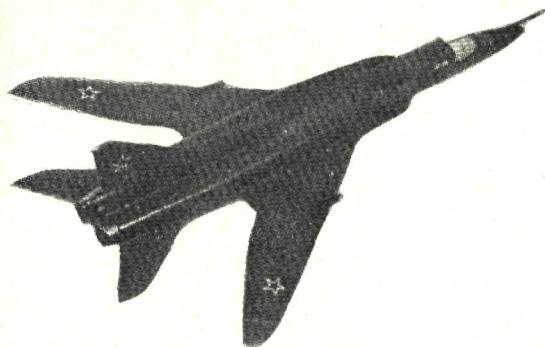
De meest plausibele hypothese schijnt te zijn dat de TU-116 Backfire aanvankelijk dezelfde rol toebedeeld werd als destijds door de Focke Wulf Fw 200 CONDOR vervuld werd, nl. interdictie van de scheepvaartverbindingen op de Noord-Atlantische Oceaan.

Een argument dat deze opvatting sterk stelt is dat de U.S.S.R. steeds grote belangstelling toonde voor de verbindingsplannen, tijdschema's en scheepvaartroutering op deze oceaan. Zij spande zich steeds in om deze inlichtingen - door spionage - aan de bron te bekomen.

Alhoewel de U.S.S.R. reeds lang beschikt over toestellen welke desgevallend tegen maritieme oppervlakte doelen konden ingezet worden, is de TU-116 Backfire veel moderner en zijn zijn kansen op succes veel groter door zijn bewapening met het AS-6 tuig.

— Tijdens het voorjaar 1978 besprak de Westerse pers een « nieuw » NATOplan voor toepassing ingeval van conflict in Europa.

Het omvatte de overbrenging van 4.000.000 ton materiaal door middel van koopvaardij schepen en van 1.500.000 manschappen door middel van passagiersvliegtuigen. Naderhand zouden nog eens 7.000.000 ton materiaal worden aangevoerd.



Zeer waarschijnlijk beschikt de U.S.S.R. over meer gedetailleerde inlichtingen dan in de pers vermeld worden.

— Het lijkt dan ook dat de - zoals reeds eerder vermeld — **onbevestigde** gegevens over een lucht-tuig aan boord van de TU-116 Backfire niet mogen geminimaliseerd worden.

De mogelijkheid dat de TU-116 Backfire vanuit OLENOGORSK op het KOLA-schiereiland - ook zou ingezet worden tegen de transatlantische luchtverbindingen - en alzo over het slagen of mislukken van een veldtocht op Europese bodem zou beslissen - houdt zulkdanige dreiging in dat eventuele maatregelen ernstig en dringend dienen overwegen.

— De U.S. Navy beschikt in het betreffende gebied over onvoldoende ingescheepte vliegtuigen om deze dreiging volledig af te wenden. Ook de inbreng van de andere geallieerden is niet van aard om dit tekort aan te vullen.

De meest rationele oplossing zou er in bestaan beroep te doen op lange-afstand-interceptievliegtuigen opererend vanop basissen in Europa, IJsland, Groenland en eventueel Canada.

Op dit ogenblik bestaan echter geen interceptie-toestellen die - geplaatst tegenover de TU-116 Backfire - deze opdracht, volledig naar behoren aankunnen.

Toch zou - op betrekkelijk korte termijn - aan dit tekort kunnen verholpen worden door desgevallend een ondertype van de nu in ontwikkeling zijnde FB-111H voor dit doel uit te rusten met geschikte lucht-lucht tuigen. Eventueel komen hiervoor in aanmerking de Sparrow-variant BRAZO, de Falcon-variant AIM-47A of de Phoenix AIM-54A.

Dit zou kunnen geschieden door een alternatief « rotary pallet » voor de inwendige laadruimte te ontwikkelen of door gebruik te maken van de 14 uitwendige laadpunten. Indien noodzakelijk zou een uitwendige « pod » met de vuurleidings-toebehoren op een van de laadpunten onder de romp kunnen aangebracht worden.

Deze uitrusting (Hughes AWG-9 of Hughes AN/ASG-18) zou aldus minimale eisen stellen aan het « environmental control system » van het toestel. Het geheel zou tevens omwisselbaar zijn met de uitrusting van de FB-111H in zijn rol van strategische bommenwerper.

De actieradius met terugkeer naar dezelfde basis zou 4.000 Km bedragen, de overbrugbare afstand

8.000 Km dit met 29.000 Kg brandstof. De « Time-on-Task » factor is - in vergelijking met deze van de TU-116 Backfire - dus zeer gunstig. Een inrichting voor bijtanken in de lucht is overigens bij de nu bestaande toestellen reeds aanwezig.

Ze zou bij de TU-116 Backfire - volgens U.S.S.R. bron - ontbreken en dit zou het overwicht nog verder doen overhellen in het voordeel van de FB-111H.

Dit toestel zou boven de Noord-Atlantische Oceaan kunnen patrouilleren en op aanwijzingen van de AWACS eventueel « Collision Course interception » kunnen uitvoeren. « Pursuit interception » zal waarschijnlijk niet tot zijn mogelijkheden behoren.

Het is van belang om **zo haast mogelijk** over een degelijk afweersysteem tegen de TU-116 Backfire te beschikken. Immers bij het - tijdrovend - ontwikkelen van een volledig nieuw interceptietoestel is het aan te nemen dat het zich zou dienen te meten met « Post-Backfire »-toestellen waartegenover het zich weer in een ongunstige positie zou bevinden. Een bijkomend voordeel van de interceptie FB-111H patrouillerend boven de Noord-Atlantische Oceaan, is dat de Radarsignatuur van dit toestel identiek zou zijn met deze van de eveneens patrouillerende SAC-FB-111H. Dit zou de taak van het personeel in het luchtverdedigingshoofdkwartier te Arkhangelsk aanzienlijk bemoeilijken.

— De kostenverhoging, welke uit dit project voor het gehele ombouwprogramma van de FB-111H zou volgen, is gering daar beroep gedaan wordt op reeds bestaande wapensystemen en zij is slechts fractioneel vergeleken met de kosten van een geheel nieuw programma. Tevens kan dit project van aard zijn de verhouding kosten/nut van het gehele ombouwprogramma gunstig te beïnvloeden.

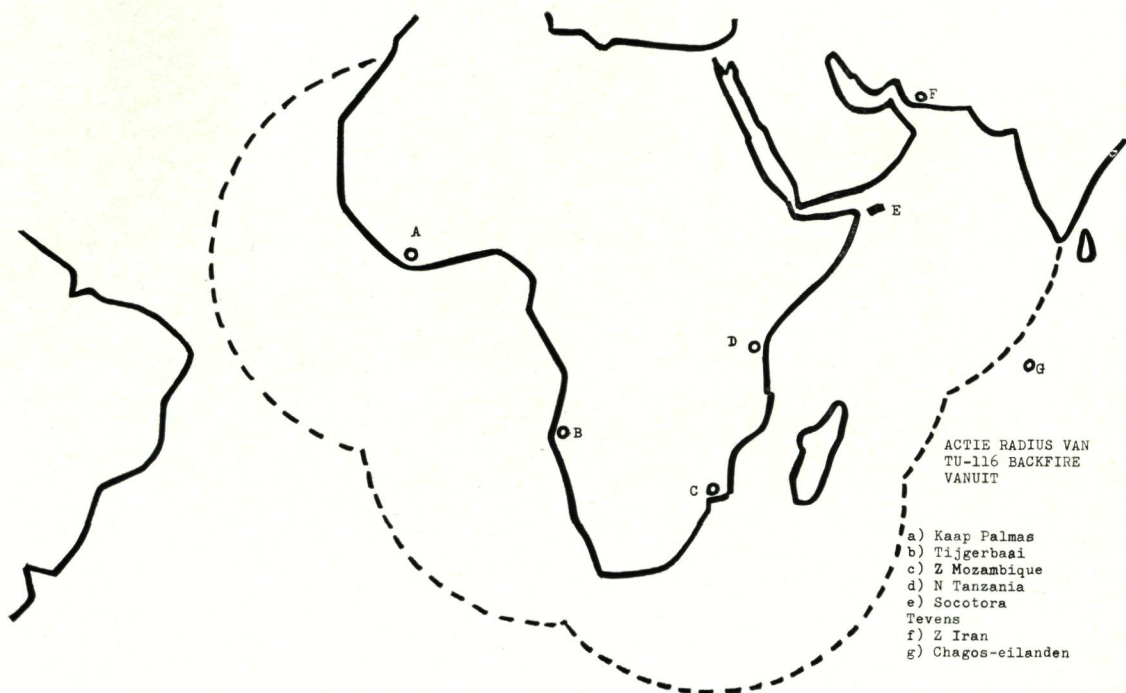
x x x

— Na voorgaande beschouwingen over een « he-te » aanwending van de TU-116 Backfire past het ook andere hypothesen te onderzoeken. Het zal niemand - ook de U.S.S.R. niet - ontgaan zijn dat door olie-embargo's het openbaar leven verstoord wordt.

De ernst van de storing is afhankelijk van de graad van volledigheid van het embargo en ook van de oorsprong van de niet meer beschikbare ruwe olie. Reeds bij de bouw van petroleum-raffinaderijen wordt met de oorsprong (en samenstelling) van de te verwerken aardolie rekening gehouden en het omschakelen op een andere bron is niet steeds een eenvoudige zaak. Het overgrote deel van de in het Westen en in Japan aangewende ruwe aardolie is afkomstig uit het gebied van de Perzische Golf.

Deze aanvoer over zee kan desgevallend van uit de lucht, afgesneden worden door vliegtuigen van het type TU-116 Backfire.

Hiertoe zou de « afsluiter » over basissen dienen te beschikken bij voorkeur op of in de nabijheid van :



a) **Kaap Palmas** op de Afrikaanse Westkust. Van hieruit kan de nauwste doorgang tussen Afrika en Zuid-Amerika haast volledig beheerst worden.

b) **Tijgerbaai** in het Zuidelijk deel van Angola. Van hieruit kan een belangrijk deel van de Zuid-Atlantische Oceaan bestreken worden. Tevens kan van hieruit de verbinding verzekerd worden met voorgaande en volgende punten.

c) **Mozambique** en mogelijk ook

d) **Tanzania**

Van hieruit kan het Westelijk deel van de Indische Oceaan beheerst worden en dit tot voorbij Kaap de Goede Hoop.

Vanuit Tanzania kan tevens de verbintenis verzekerd worden met punt e).

e) **Socotra**

Van hieruit kan de monding van de Perzische Golf beheerst worden en het verkeer naar Europa, Amerika en Japan volledig afgesneden worden.

— Indien de U.S.S.R. over de opgesomde operatiebasissen zou beschikken heeft ze tevens de mogelijkheid om het Westen te « wurgen », zonder noodzakelijk gewapenderhand op te treden in Europa.

— Op dergelijke situatie werd reeds vroeger gewezen en een politieke oplossing vooropgezet. Ook werd reeds melding gemaakt van het bestaan van - meestal nationale - contingentieplannen.

Toch kan betwijfeld worden of enige Westerse regering tegenover zijn kiezers een militaire inzet in deze verre gebieden zou kunnen goedpraten, te meer daar de te verdedigen vaartuigen veelal onder vreemde vlag varen.

— Rest na te gaan of de U.S.S.R. over de opgesomde basissen beschikt of in de toekomst zou kunnen beschikken; m.a.w. « Welk is het politiek gesternte? »

a) **Kaap Palmas**

In deze omgeving bevinden zich enkel staten waarin Cubaanse invloed niet te ontkennen is. Zelfs indien deze invloed niet van aard schijnt om permanente basissen op dit ogenblik als aannemelijk te beschouwen, kan dit op zeer korte termijn veranderen, te meer daar op deze plaats enkel operatiebasissen zonder logistieke infrastructuur nodig zouden zijn.

b) **Tijgerbaai**

De sowjet-invloed in Angola is niet te ontkennen. Generaal Tschachanovitsj reorganiseert het beroepsleger waarvan de leiding wordt waargenomen door zijn collega's, Sharapov en Karpov.

De U.S.S.R. beschikt ongetwijfeld over de mogelijkheid alhier operatiebasissen te vestigen. Belangrijker is dat hier ook logistieke basissen kunnen uitgebouwd worden die op hun beurt van groot belang zijn voor het operationeel houden van de toestellen welke eventueel vanuit de buurt van Kaap Palmas zouden ingezet worden.

Via Zambia is nu reeds de verbinding met Mozambique en Tanzania te verwezenlijken en kan ook voor dit operatiegebied logistieke steun vanuit Angola verleend worden.

c) **Mozambique** en

d) **Tanzania**

In Mozambique valt de Cubaanse invloed niet meer weg te denken. Alles wijst erop dat de U.S.S.R. in dit gebied tracht een tweetal operatiebasissen te vestigen en aldus de Afrikaanse Oostkust en de Westelijke Indische Oceaan te beheersen. In hoeverre ze in dit opzicht geslaagd is, is nog niet gans duidelijk.

e) **Socotra**

Over dit eiland viel reeds meerdere jaren een sluier van stilzwijgen. Hier zouden nu reeds basissen gevestigd zijn. Na de wijziging van de

toestand in Somalia neemt het belang van Socotra toe. Na stabilisering van de toestand in Ethiopië zouden aldaar logistieke steunpunten kunnen gevestigd worden.

Het is dan ook niet onwaarschijnlijk dat, indien de U.S.S.R. op het geschikte ogenblik de juiste politieke kaart op de « Afrikaanse kaarttafel » uitspeelt, ze over de mogelijkheid zal beschikken de TU-116 Backfire in te zetten tegen de bevoorrading in ruwe aardolie van het Westen.

Hiertegenover stelt het Westen zeer weinig. Buiten een beperkte Franse aanwezigheid op het Afrikaanse vasteland en op enkele eilanden in de Indische Oceaan kan enkel nog de U.S. basis op de Chagos-eilanden vernoemd worden. Eventueel zouden van hieruit interceptievluchten kunnen uitgevoerd worden doch de « Time-on-Task » factor zou niet zo gunstig zijn als boven de Noord-Atlantische Oceaan.

— Als eventuele « strijdende » eenheden kunnen enkel vermeld worden Franse Marine eenheden en elementen van de 7e U.S.-vloot.

— Een factor van onzekerheid - zowel voor de U.S.S.R. als voor het Westen - is de groeiende bewapening van sommige olieproducerende staten van de Perzische Golf. Enkele aspecten :

IRAN :

— Levering van 1.200 tanks door het U.K. ter waarde van 500.000.000 Pond. Het betreft FV-4030 Chieftain Improved/Shir Iran Mk1 en -2.

— Aankoop van 5 Mc Donnell/Douglas RF-4E Phantom II verkenningssvliegtuigen.

— Bestelling van 160 General Dynamics F-16 (waarde 3.000.000.000 U.S.\$).

— Bestelling van 7 Boeing E-3A AWACS in vereenvoudigde versie (waarde 1.200.000.000 U.S.\$) en eventuele latere levering van nogmaals 3 dergelijke toestellen.

— Verzoek tot levering van nogmaals 140 General Dynamics F-16.

— Nog te beslissen : aankoop van 250 Northrop/Mc Donnell/Douglas F-18 Hornet teneinde 10 squadrons met deze toestellen uit te rusten. Deze eenheden zijn nu uitgerust met Mc Donnell/Douglas F-4D, F-4E en RF-4E Phantom II (totaal geleverd 255). Het is niet duidelijk of deze toestellen al dan niet afgevoerd zouden worden.

— Verzoek tot levering van « voldoende » Mc. Donnell/Douglas RF-4E Phantom II om ook een tweede verkenningssquadron te vormen. Dit verzoek werd ingewilligd en levering zal volgen.

— Een « aantal » Grumman F-14 Tomcat, met grote reikwijdte, werden aangekocht. De voorziene bewapening omvat o.a. AIM-54A Phoenix lucht-lucht tuigen. Geschat wordt een prijs per toestel van 30.000.000 U.S.\$.

IRAK :

Beschikt reeds over 50 SUKHOI SU-7, 30 MIG-17, 100 MIG-21, 30 MIG-23 en meerdere (verouderde) Hawker Hunters.

Het moderniseert en breidt uit door de aankoop van 36 Dassault Breguet MIRAGE F-1 en neemt tevens een aankoopoptie op nogmaals 36 toestellen. Alle zijn uit te rusten met Matra MAGIC R 550 lucht-lucht tuigen.

SAOEDI-ARABIE

wenst 60 Mc Donnell/Douglas F-15 EAGLE aan te schaffen.

— Dassault Breguet ontwikkelt de Super Mirage 4.000 en dit - mogelijk - op last en kosten van Saoedi-Arabië dat ook de eerste productie zou ontvangen.

— Het verzoekt om toelating 12 Northrop F-5E aan te kopen.

NOORD-YEMEN :

ontvangt 4 Northrop F-5B twee-zits trainers van Saoedi-Arabië.

OMAN :

kocht 10 eenzits Jaguar International en 2 tweezits-trainers.

Dit zijn slechts enkele aspecten van de « wapen-verzameling » door de olieproducerende landen van het gebied der Perzische Golf. Het is duidelijk dat hier uiterst belangrijke bedragen worden besteed voor de uitbouw van een geweldig arsenaal. Op het eerste zicht schijnt dit zinloos.

Bij nader beschouwen is dit echter niet meer het geval. De rijkdom van deze landen is hoofdzakelijk afkomstig van de uitvoer van aardolie. Wordt deze uitvoer afgesneden dan verdwijnen ook deze inkomsten.

Dit afsnijden zou kunnen geschieden door vreemde bezetting der bronnen. Sommige landen voelen zich daardoor meer bedreigd dan andere en dit uit zich dan ook in de aard der aangekochte wapens.

— Dit afsnijden kan ook geschieden op zee. Het zou echter niet de eerste maal zijn dat de verkoper de veiligheid van de geleverde koopwaar - binnen een welbepaalde zone - garandeert. Dit te meer daar, alhoewel slechts een gering deel der tankers onder de vlag der olieproducerende staten vaart, steeds meer « olie-kapitaal » belegd wordt in de maatschappijen die eigenaar zijn van deze tankers.

— Te weinig gegevens zijn voorhanden om de werkelijke intenties van deze landen te kennen. Wel kunnen de mogelijkheden waarover ze beschikken onderzocht worden.

— De Saoedi-Arabisch Mc. Donnell/Douglas F-15 Eagle kan beschouwd worden als een uitmuntende lucht-overwichtsjager met snelheid hoger dan Mach 2,5 en zeer efficiënte bewapening. Door zijn reikwijdte van 5.500 à 5.600 Km liggen zowel Socotra als Ethiopië binnen zijn bereik.

— De aanschaffing van 7 Boeing E-3A AWACS door Iran nadat eerst de BAC AEW Mk3 Nimrod (maritime patrol) in overweging was genomen en van de Grumman F-14 Tomcat (mogelijk in verlichte versie - vleugels niet vouwbaar) laten dit land toe boven de Arabische zee een verdedigingssysteem op te bouwen zoals in het eerste deel besproken werd voor de Noord-Atlantische Oceaan en dit met basis in Zuid-Iran. Daar de F-14 Tomcat slechts 9.072 Kg. brandstof meevoert is zijn « Time-on-Task » evenwel niet erg gunstig.

— De 250 Mc. Donnel/Douglas F-18 Hornet zouden slechts moeilijk in dit systeem kunnen opgenomen worden.

— Alhoewel de prestaties van de Dassault/Breguet Super Mirage 4000 nog niet volledig bekend zijn mag aangenomen worden dat zijn opname in dit verdedigingssysteem technisch mogelijk zal blijken. Dit vereist evenwel een nauwe samenwerking tussen Iran en Saoedi-Arabië.

Dit alles zal de U.S.S.R. niet ontgaan zijn. Ze weet dat haar eventueel optreden in de Arabische Zee zou kunnen gedwarsboemd worden, sterker, dat het resultaat van jarenlange inspanningen kan verloren gaan. Het is dan ook vanzelfsprekend dat zij de evolutie van de toestand aandachtig volgt en er desgevallend gebruik zal van maken om, wat zij als « Afrikaanse verworvenheden » schijnt te beschouwen, veilig te stellen.

De moeilijkheden op binnenlands gebied waarmee Iran op dit ogenblik kampt, spelen in de kaart van Moskou... indien ze geen kaart zijn door Moskou zelf uitgespeeld.

Nochtans kan deze laatste mogelijkheid niet als bewezen beschouwd worden. Iran levert aan de U.S.S.R. zeer grote hoeveelheden aardgas en dit aan zeer voordelige voorwaarden. Deze gang van zaken in gevaar brengen zou voor de U.S.S.R. een zeer zwaar economisch en financieel risico inhouden.

Daarom kan men aannemen dat de U.S.S.R. zich zal hoeden zich al te openlijk in te laten met de binnenlandse toestand in Iran. Een minder denkbeeldig gevaar is dat een kleine groep radikalen de toestand zou uitbuiten en een ommekeer zou bewerken in de Iranese houding tegenover de Westerse olie-afnemers.

NOVEMBER 1978

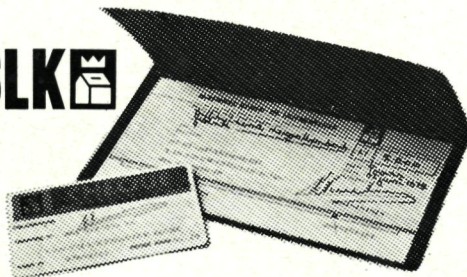
Nota redactie :

Wij danken dhr. Jan De Groeve van het tijdschrift « Luchtvaart » die bereidwillig de illustraties ter beschikking stelde.



AL DE DIENSTEN VAN EEN BANK. AL DE VOORDELEN VAN EEN SPAARKAS.

ASLK 

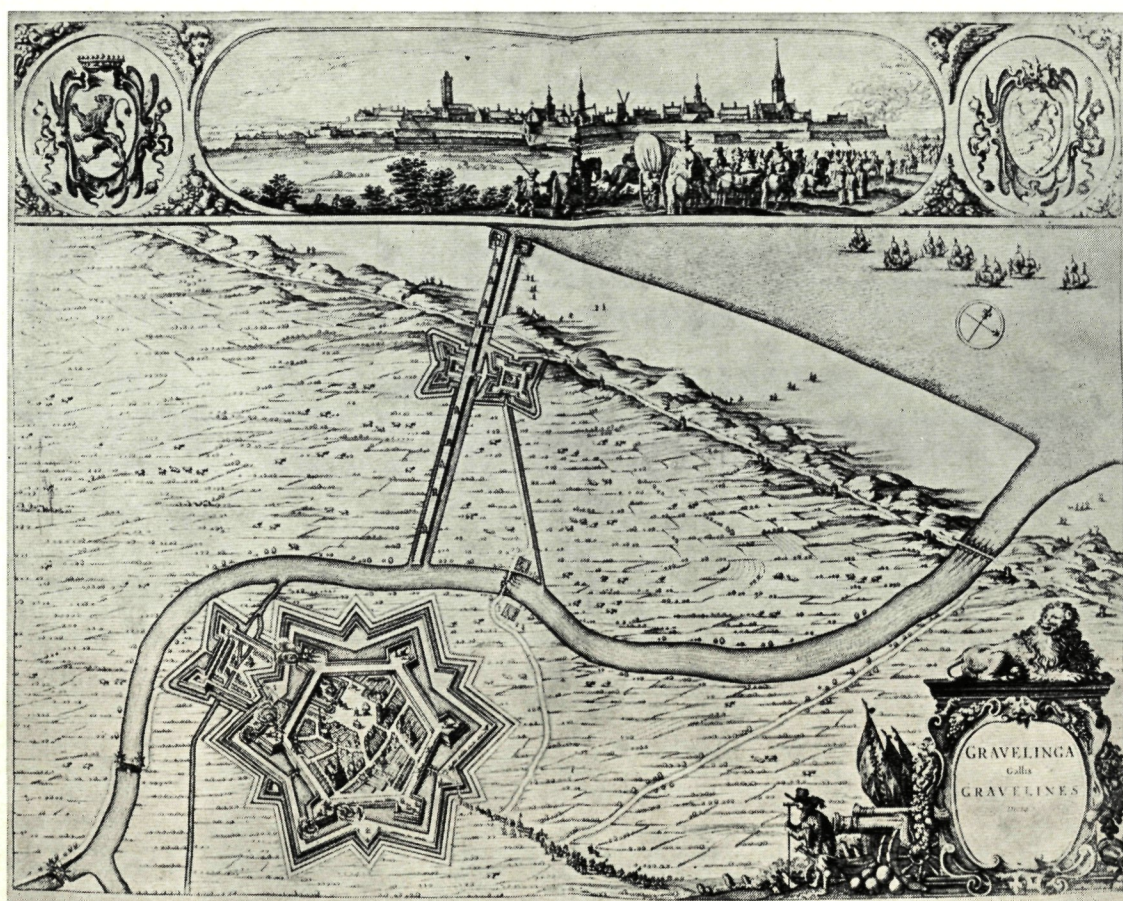


Ces pages sont dédiées à la population gravelinoise et à son Maire en témoignage de reconnaissance pour l'accueil réservé en 1914-1918 à tant de soldats belges qui n'avaient plus de foyer.

GRAVELINES OU GREVELINGE

En marge de l'activité navale belge 1914-1918 (VI)

Par J. Verleyen



L'hinterland du port de commerce de GRAVELINES...

Dès que l'on parle d'un port de commerce, surgit la question de savoir quel est son hinterland. Au début, en ce qui concerne Gravelines, la réponse était simple : Gravelines a été créée comme avant-port de la grande ville de Saint-Omer. Mais, bien vite, le trafic en provenance ou à destination de Saint-Omer va être disputé à Gravelines par d'autres ports, voisins ou même plus lointains, unis à Saint-Omer par une voie d'eau, parfois longue et précaire, qui les met en communication avec l'Aa en amont de Gravelines. Nous avons déjà vu que ce fut le cas pour Calais au profit de laquelle les Anglais canalisèrent la rivière d'Oye. D'autres « détournements de trafic », si l'on peut dire, suivront. En réalité, lorsque la ville fut détruite en 1383, la grande prospérité du port commercial de Gravelines appartenait déjà à un passé lointain. Ce n'est pas pour rien que, déjà avant cette destruction, vers 1360, la châtelaine de Gravelines, Yolande de Flandre, comtesse de Bar, dame de Cassel, Dunkerque, Gravelines et autres lieux, conçut le projet de faire creuser un nouveau canal de Gravelines à l'Aa avec une écluse et un bassin. Ce projet n'eut aucune suite mais, plus tard, Philippe IX d'Espagne va reprendre cette idée, cette fois uniquement dans le but de faire de Gravelines une base navale (1).

(1) J. de PAS - Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie-Tôme XXXV 1931, pages 151 et 152.

Cliché : Musée Royal de l'Armée et d'Histoire Militaire.

Gravelines est restée longtemps la port d'attache d'une nombreuse flottille de barques de pêche côtières. Cette photo prise, au début de 1917, par des militaires belges cantonnés à Gravelines en témoigne. A noter l'effet de neige qui illustre la dureté de l'hiver 1916/1917. Les barques portaient encore la lettre G.



C'est la raison de placer ici cette pause économique, pourrait-on dire, consacrée à l'hinterland du port de commerce de Gravelines plutôt que d'en faire une annexe publiée à la fin. Nous allons abandonner l'exposé général à la période de l'histoire à laquelle nous sommes arrivés, celle des Ducs de Bourgogne, pour survoler rapidement les siècles qui nous séparent de cette période, en nous concentrant sur cet hinterland. Nous reviendrons à l'exposé général avec la période qui suit celle des Ducs de Bourgogne c.-à-d. celle des Habsbourgs pour parler, désormais, d'une place forte.

Ce port commercial de Gravelines, détruit en 1383, fera l'objet d'une longue tentative de relèvement. Nous allons, pour exposer cela, essayer de résumer, le plus fidèlement possible, le travail de 113 pages que Monsieur Justin de PAS, Secrétaire général de la Société des Antiquaires de la Morinie, a consacré à « la Ville de Saint-Omer et le Port de Gravelines » et le travail de 42 pages qu'il a consacré aux « Premiers Projets de Jonction de l'Aa à la Lys ». Le premier de ces travaux est consacré principalement à ce que nous pourrions appeler la « gestion audomaroise du port et de la rivière de 1441 à 1721 ». Le second travail, consacré principalement à la réalisation du « canal de Neuf-fossé », donne, en même temps, un excellent aperçu des diverses liaisons par voie d'eau entre Saint-Omer et d'autres ports, par le fait même, nous fait percevoir les détournements de trafic au détriment de l'avant-port naturel de Gravelines. Ces deux travaux ont été publiés dans le Tome XXXV

des Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie à Saint-Omer. Ce tome, particulièrement riche en enseignements, a été publié en 1931 à l'occasion du centenaire de cette société savante. C'est le moment de remercier vivement cette respectable société, qui approche maintenant de son 150^{ème} anniversaire, pour l'autorisation nous accordée, sans l'ombre d'une hésitation, par son actuelle secrétaire, Madame Geneviève MASSE, de reproduire deux précieux croquis qui illustrent le travail de celui qui fut, si longtemps, secrétaire général de la société. Cet auteur a certainement consacré de nombreuses années de sa vie à ces recherches et il a eu la chance de pouvoir disposer des volumineuses archives d'époque conservées à Saint-Omer.

Le gestion audomaroise du port et de la rivière - 1441/1771

La pêche gravelinaise, après 1383, semble donc bien se concentrer sur l'apport de poisson frais. Elle était favorisée, dans ce domaine, par la proximité immédiate du gros marché que constituait Saint-Omer. Si les barques de pêche ont pu continuer à utiliser le chenal de l'Aa, tel qu'il était, il n'en allait pas de même pour les navires de commerce. Il faut attendre 1440 pour voir apparaître une solution hardie de rénovation. Camille WYBO, déjà cité, note également que le relèvement économique de Nieuport fut lent. Le règne de Jean sans Peur s'est donc écoulé. Il a vu une nouvelle et lourde défaite de l'armée de Charles VI l'Insensé, le 25 octobre 1415, à Azincourt (encore une fois, un champ de bataille anglo-français pas tellement éloigné, à une trentaine de kilomètres au sud de Saint-Omer). Le Duc de Bourgogne s'est tenu à l'écart de ce conflit. Par contre, il est mêlé de près à la rivalité Armagnacs contre Bourguignons, dont l'enjeu est le trône de France si misérable, et il périt assassiné sur le pont qui enjambe l'Yonne à Montereau, le 19 septembre 1419. Il avait eu presque la situation en mains.

Il nous faut atteindre presque la moitié du règne de Philippe le Bon. Nous n'allons pas retracer ici toutes les péripéties des accroissements territoriaux dont il est l'auteur. Notons cependant, pour les besoins du présent exposé, que le premier accroissement concerne, précisément, une région qui est proche de Gravelines. L'année de la mort de son père, en 1419, il a épousé une des filles de Charles VI l'Insensé, Michelle de France. Cette duchesse meurt dès 1422 laissant à son époux les « villes de la Somme ». Philippe le Bon est donc maître de pratiquement tout le territoire sis au nord de ce cours d'eau. De là vient que la Somme a été considérée comme la limite méridionale extrême des Pays-Bas. Rappelons aussi brièvement que, d'abord il s'est montré plutôt l'allié des Anglais. En 1422, au Traité de Troyes, il reconnaît Henri VI comme roi de France et d'Angleterre. En 1430, encore, il livre Jeanne d'Arc aux Anglais. Il va cependant lâcher les Anglais pour se réconcilier avec le Roi de France Charles VIII, le Roi de Bourges (2), qui a redressé partiellement sa situa-

tion. Pour prix de cette attitude, Philippe le Bon obtient, par le Traité d'Arras du 21 septembre 1435, la cession de tous les territoires situés au nord de la Somme sauf Saint Amand et Tournai (et hormis l'enclave de Calais, bien sûr). C'est pourquoi, nous allons retrouver Philippe le Bon, bien à son aise, dans sa résidence méridionale la plus favorite, le château de Hesdin. Ce lieu est situé au confluent de la Canche et de la Ternoise, non loin de Saint-Pol-sur-Ternoise, au sud de l'Artois. Nous en reparlerons, à plusieurs reprises, car il constitue un véritable baromètre de la situation ainsi que nous le verrons. Le temps est maintenant venu de parler, à nouveau, de Gravelines.

Pour essayer de relever le port de commerce, nous allons voir utiliser une formule encore usitée de nos jours. La réfection et l'entretien du port de Gravelines et de l'Aa, entre Saint-Omer et cette ville, vont être confiés à la Ville de Saint-Omer qui va devenir propriétaire de l'ensemble du plan d'eau jusqu'à la mer. Nous avons connu un système similaire, le canal de Louvain à Malines qui fut, pendant 210 ans, la propriété exclusive de la Ville de Louvain avant d'être repris par l'Etat. Nous connaissons encore le Canal Maritime de Bruxelles au Rupel qui fut, de 1561 à 1895, la propriété de la Ville de Bruxelles avant d'être repris par la Société Anonyme du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles dont la durée d'existence est presque arrivée à son terme, ce qui entraînera des adaptations. Nous connaissons encore le canal de Bruges à Zeebrugge, propriété de la Société Anonyme « Maatschappij der Brugse Zeevaart Inrichtingen ». Nihil novi sub sole !

En 1440, donc, une convention est conclue entre la Ville de Saint-Omer et Jean de Luxembourg, comte de Saint-Pol et seigneur de Gravelines. Ce dernier cède à la Ville de Saint-Omer un certain nombre de mesures de terre sises à l'ouest de la ville pour permettre d'y « fouir » (creuser) un nouveau port. Il reçoit, en échange, une rente annuelle qui sera, du reste rachetée par la ville et conserve certains droits en cas de cessation de l'exploitation. Ces « hems » ou « hems de Saint-Pol » seront augmentés, en 1445, par le Duc de Bourgogne lui-même qui cède des rejets de mer. Il agit ainsi comme le faisait Thierry d'Alsace.

Le comte, actuellement le duc, est propriétaire des terrains délaissés par la mer et qui ne sont à personne. En 1466 et 1485, de nouvelles mesures de terre seront encore cédées par le comte et, cette fois, l'ensemble du terrain ainsi cédé atteint les limites du territoire des Anglais. L'auteur nous dit que ces limites suivaient l'ancien lit de l'Aa, celui qui se dirigeait vers la crique d'Oye et qui fut abandonné à l'époque de la fondation de la ville (pp. 142 et 143). Dans la suite, les hems ne cessèrent de s'accroître de terres délaissées par la mer. Ces hems étaient donnés en location et le produit de ces fermages servait partiellement à couvrir les frais. Ces ressources étaient cependant insuffisantes et la ville fut autorisée à percevoir plusieurs impôts sur les produits transportés par la voie d'eau. Un seul de ces impôts survécut du début à la fin de la gestion.

Il s'agit d'un impôt sur le sel (la « ceuillote »).

(2) Henry DE VOS, déjà cité, note qu'aux plus mauvais moments, Charles VII ne régnait plus que sur Bourges et... sur le « Mont Saint-Michel-au-péril-de-la-Mer », qui, pendant dix ans, résista à tous les assauts anglais.

Des impôts sur d'autres produits furent imaginés mais leur perception, affirmée également, ne dura guère car elle se heurta à des difficultés et à l'impopularité. Ce fut, notamment et principalement, le cas, en 1467, durant les derniers jours du règne de Philippe le Bon et les premiers jours du règne de Charles le Téméraire, lorsqu'un impôt sur la servoise (bière) fut peut-être bien à la base d'une sédition urbaine qui fut durement réprimée (pp. 170 et 171).

A plusieurs reprises, à l'occasion de difficultés, le droit de propriété total de la ville sur le plan d'eau fut réaffirmé. On en trouve une dernière manifestation dans une décision des Archiducs Albert et Isabelle du 30 avril 1605.

En quoi consistaient ces travaux ? On ne le sait exactement. Ils semblent avoir été exécutés en 1441 et assez rapidement. On sait qu'il s'agissait de redresser le cours de l'Aa devant la ville, là où il était tortueux. Ce travail devait être exécuté « aussi loin que les pâtures sont vertes ». Par contre, une fois arrivé aux terrains que la mer recouvre, il fallait rejoindre le lit de l'ancien chenal. Le nouveau chenal semble avoir été creusé entre la ville et l'ancien chenal. A deux reprises, la barrière de terre entre le chenal existant et le nouveau en construction se rompit entraînant l'inondation des chantiers. On le sait parce que les Cordeliers de Saint-Omer reçurent des dons pour implorer la protection divine sur les travaux.

On sait aussi que « ceux de Calais et de Oye » projetèrent d'attaquer les chantiers mais que l'on parvint à les en dissuader grâce à une intervention auprès du gouverneur anglais de Calais. Ceux qui vivent du trafic par la « rivière d'Oye » se sentent donc menacés par la construction d'un nouveau port à Gravelines et ils avaient envisagé de recourir à la violence comme nous l'avons vu faire par les Gantois à propos de la « Lys Occidentale » au temps de Louis II de Male. Un massacre fut certainement évité dans le présent cas.

Ces travaux (en dépit d'une déclaration optimiste) ne semblent cependant pas avoir donné satisfaction et ce, dès le début. En effet, dès l'année 1441 (1), nous voyons le Duc de Bourgogne lui-même ordonner, de son château de Hesdin, la réunion d'une commission d'experts pour rechercher les moyens de porter remède à des déficiences de deux ordres. D'une part, on a signalé au Duc que le Chenal s'ensable et, d'autre part, les régions limitrophes se plaignent de ce que les Anglais de Calais passent aisément le gué qui se trouve devant le château de Gravelines et font des incursions dans ces régions.

Le procès-verbal de l'audition de quatre experts, en date du 9 novembre 1441, est toujours conservé aux archives de Saint-Omer. Chose assez curieuse, pour nous, ils sont entendus sous serment, leurs déclarations pouvant servir dans un procès éventuel contre la Ville de Saint-Omer.

Nous allons voir qu'ils présentent de sérieuses références et que leurs déclarations sont très intéressantes et ne manquent pas de pittoresque. (pp. 227 à 232)

Le premier est « Maistre Willem WOITEZOONE demourant à Sericxe en Zeelande » (lisez Zierikzee). Il a une longue expérience de travaux de construction de ports et de digues en Hollande et en Zélande et il y travailla à Gravelines pour les ouvrages que « ceux de Saint-Omer » ont exécutés dans ce port. Il a eu ainsi l'occasion de se rendre compte de la situation et de réfléchir au sujet des remèdes à y apporter. Ce qu'il faut, dit-il, c'est redresser la rivière de façon à ce que la marée monte rapidement et se retire de même.

Ainsi, la marée montante aura peu de temps pour déposer des « sablons » et ceux-ci seront plus facilement éliminés par le reflux rapide. L'effet de chasse produit par l'eau douce venant avec plus de vigueur de Saint-Omer complètera encore le nettoyage du chenal. La rivière deviendra ainsi plus profonde et ceux qui risqueraient de passer à gué, à pied ou à cheval courront le danger de se noyer.

Le second expert entendu est « Maistre Willem d'Utrecht, demourant à Neufport en Flandre » (lisez Nieuport). Son nom nous fait supposer qu'il s'agit également d'un de nos voisins du Nord et nous prouve que, déjà à cette époque, ceux-ci étaient spécialisés en matière de travaux de constructions de ports et de digues et qu'ils n'hésitaient pas, déjà, à entreprendre des travaux de ce genre en dehors de leur région. Il a aussi une longue expérience et il a travaillé, notamment, au port de Nieuport et aux écluses et digues de Furnes et des environs. Il confirme exactement l'exposé de Maître Willem WOITEZOONE sur la nécessité de redresser la rivière pour obtenir un bon nettoyage grâce à un flux et un reflux rapide de la marée et à l'effet de chasse de l'eau douce. Sur la question du passage à gué, il est un peu plus prudent. Il dit que la rivière deviendra plus profonde au point que, si même on peut encore passer à gué, on ne pourra le faire que pendant une heure, durant laquelle il faudra passer et repasser, ce qui ne permettra de s'aventurer sur la rive nord qu'à une distance maximum de deux lieues. Ces distances nous ont supposé que l'expert envisage le passage à gué par des cavaliers. L'expert se permet de donner à son auditoire une petite leçon sur les marées dont beaucoup de nos contemporains auraient encore besoin. Il dit, en effet, que celui qui n'aurait pas repassé le gué dans le temps voulu risquerait de devoir attendre onze heures pour avoir à nouveau l'occasion de le faire, car la marée met toujours six heures à monter et six heures à « ravalier ».

Le troisième expert entendu est « Maistre Henry de Saint Ford, natif de Malines ». Il confirme ce qu'ont dit les précédents et détaille soigneusement toutes les sources d'apport d'eau douce (eau d'écoulement) qui peuvent contribuer, en supplément de l'Aa lui-même, au nettoyage du chenal.

Le dernier expert est « Maistre Jehan MUTENGHELDE, natif d'Anvers ». Il a également une longue expérience et il a travaillé, en cette année 1441, au port de Gravelines. Il confirme ce qu'ont dit les précédents.

(3) La lettre du Duc est datée du 26 d'un mois de 1441 dont le nom est illisible par suite d'une déchirure.

(5) En 1510 et 1511, un expert étranger à la région est consulté. Il s'agit de Jehan JESPEROENE de Remerswalle en Zélande.

Les deux « contre-roléurs au dit lieu de Gravelines », Jehan AUBERT et May CARNEUX, chargés de l'information, clôturent leur procès-verbal par la description enthousiaste de la prospérité du port avant que la ville ne fût prise des Anglais et « arse ». Nous avons donné ce texte à la fin de la quatrième partie (NEPTUNUS 1978/1979 N° 2). Nous y reviendrons.

Observons que la création du nouveau port en 1440 et 1441 se situe à une époque postérieure au traité d'Arras de 1435. Philippe le Bon est du côté du Roi de France et les Anglais sont considérés comme indésirables. Comme il arrive souvent, en matière de travaux publics, il semble bien que les avis autorisés donnés par ces experts expérimentés et compétents ne furent pas écoutés. En effet, en 1451, Philippe le Bon doit de nouveau intervenir. La Châtellenie de Bourbourg se plaint de ce que les travaux exécutés en 1441 ont été faits par des gens qui ne s'y connaissaient pas. On a relevé la digue du côté occupé par les Anglais et l'eau inonde la Châtellenie de Bourbourg. La lettre, dans laquelle Philippe le Bon parle encore du passage des Anglais qu'il appelle nos anciens ennemis, termine comme suit : « Donné en notre ville de Brouxelles le XVIIe jour de juing l'an de grâce mil llll c et cinquante ung ». Et cela nous fait penser que Philippe le Bon avait établi sa résidence centrale à Bruxelles, cette ville aujourd'hui millénaire. De son palais ducal, accroché au flanc du Coudenberg, il pouvait contempler l'édification de la tour de l'Hôtel de Ville, achevée en 1454. Cette question des terres reportées du côté des Anglais peut faire douter de la position du nouveau chenal par rapport à l'ancien. L'auteur lui-même est très prudent sur ce point, nous l'avons vu.

A la mort de Charles le Téméraire (4) en 1477, se produit un événement extérieur. Louis XI envahit l'Artois et cette affaire ne se terminera définitivement qu'en 1493 par le Traité de Senlis. Nous le verrons à propos de Maximilien d'Autriche.

Dans toute cette affaire, Saint-Omer ne sera occupée qu'éphémèrement par la France du 24 juillet 1487 au 10 février 1489. Voilà donc Saint-Omer aux mains du Roi de France, qui est maintenant Charles VIII (dont nous aurons à reparler à propos de son mariage), tandis que Gravelines est aux mains de Maximilien, les deux souverains étant en guerre. Cette situation n'est pas de nature à favoriser le complexe portuaire Gravelines-Saint-Omer et la ville se dépeuple, note dans une décision au sujet du port le Maréchal de France Philippe de Crèvecœur, seigneur d'Esquerdes qui est capitaine général de Picardie et d'Artois.

Chose à signaler, la décision est datée de Hesdin où le représentant du Roi se trouve donc en lieu et place de Maximilien successeur des Ducs de Bourgogne. Dès le 27 octobre 1490, cette décision est du reste confirmée par Maximilien lui-même ce qui prouve bien qu'il a repris le pouvoir sur

Saint-Omer, bien avant la conclusion de la paix de Senlis en 1493. Mais, s'il a rétabli son autorité sur Saint-Omer et s'il va la rétablir sur pratiquement tout l'Artois, il ne retrouvera pas le château de Hesdin. En vertu du traité de Senlis du 23 mai 1493, Hesdin, Aire, Béthune et Théroutanne restent à la France. Maximilien a assiégé en vain Hesdin et Théroutanne. Nous verrons Charles Quint s'emparer de ces places peu de temps avant la fin de son règne.

Après cette première mais brève rupture dans l'unité de souveraineté sur le port et la rivière, la « gestion audomaroise » se poursuit. En septembre 1508, une violente tempête suivie d'une marée extraordinaire fut cause d'inondations dans la région à la suite de ruptures de digues. Bourbourg se plaignit à nouveau. Les choses traînèrent mais s'orientèrent vers un projet (5) d'un nouveau port, tout à fait à l'ouest, à la limite même des marches des Anglais. Il en fut question durant une dizaine d'années de \pm 1520 à 1530. En dépit d'une intervention de Marguerite d'Autriche, les choses n'aboutirent pas par suite du refus des Châtellenies du « West-Kwartier » de Flandre (Bourbourg, Furnes, Dixmude et Bergues) d'intervenir dans les frais. Il s'agissait là donc d'un projet régional assez vaste comme nous en connaissons actuellement.

Le siècle suivant, qui verra le transfert de souveraineté de l'Espagne à la France sur Gravelines d'abord et sur Saint-Omer ensuite, sera particulièrement agité. Avant que n'éclatent les hostilités, en 1635, nous voyons l'Espagne entreprendre la construction d'un nouveau port à Gravelines comprenant un chenal unissant directement la ville à la mer et une écluse maritime, le tout puissamment fortifié. Nous en parlerons, en temps voulu, car ce port n'a rien à voir avec celui qui est géré par la Ville de Saint-Omer. En 1621, au moment où débute ce nouveau port, Saint-Omer consulte encore un expert étranger à la région au sujet de son port. Il s'agit de Jean SPRUTZ, « ingénieur » à Ostende.

Viennent alors les grandes ruptures dans l'unité de souveraineté sur le port et la rivière. De 1644 à 1652, Gravelines est aux mains de la France tandis que Saint-Omer est toujours à l'Espagne.

De 1652 à 1658, Gravelines est aux mains de l'Espagne et l'unité de souveraineté est provisoirement rétablie. En 1658, Gravelines est reprise par la France et lui est définitivement acquise par le Traité des Pyrénées de 1659. La nouvelle rupture de l'unité de souveraineté dure 19 ans puisque ce n'est que le 22 avril 1677 que Saint-Omer est prise par la France et lui sera attribuée définitivement par le Traité de Nimègue de 1678. Pendant ces 19 ans, l'état de guerre a été pratiquement continu entre la France et l'Espagne.

Cette situation, dit l'auteur, devait entraîner une baisse du trafic et on en trouve traces dans les « comptes de l'Argentier ». Et cependant, le régime de la « gestion audomaroise » continue. Il existe toujours juridiquement et même administrativement, dirions nous. On continue à percevoir des recettes et à exécuter des travaux. On commence, tout de même, à se demander ce que l'on va faire. Le chenal de l'Aa est encombré par les

(4) Une décision de Charles le Téméraire, relative au port et à la rivière est datée du Château de Hesdin, le 17 septembre 1470.



Cliché : Bibliothèque Royale ALBERT 1er, Cabinet des Estampes.
Saint Omer en 1677, année de la prise de la ville par la France — Extrait de l'Album des « Plans et Profils pour suivre les campagnes et sièges du Roy » de Sébastien de BEAULIEU — La tour de l'Abbaye de Saint Bertin figure à droite.

épaves de vaisseaux « enfoncés » pour le bloquer. Seules, les barques des pêcheurs de Gravelines parviennent encore à se faufiler. Ils ont toujours tiré leur plan durant tout le cours de l'Histoire, ces pêcheurs de Gravelines ! D'autre part, l'installation de la souveraineté française dans la région a fait naître, assez rapidement, deux voies d'eau nouvelles qui « détournent » maintenant sérieusement le trafic au profit de Dunkerque et au profit de Calais. Nous allons le voir au chapitre suivant.

Dès 1683, le Roi Louis XIV décide que la Ville de Saint-Omer n'a rien à voir dans la réparation du chenal et de l'écluse de ce que nous pourrions appeler l'ancienne base navale espagnole. Ces installations sont, du reste, à l'abandon et en plus que pitoyable état. Elles vont d'ailleurs disparaître à l'occasion d'une tempête. Cette décision royale illustre bien la séparation des deux ports. Il n'y a là rien d'extraordinaire. Nous connaissons pas mal de complexes portuaires dont une partie est administrée par l'Etat, une partie par la ville, une partie par un groupement ou une société et une partie par l'autorité militaire.

Les pourparlers pour arriver à la liquidation de la « gestion audomaroise » furent particulièrement longs. Ceci peut nous consoler en présence de certaines situations actuelles. Nous avons vu, dès le début, que lors de la création de la gestion audomaroise, en 1440, le seigneur de Gravelines de l'époque s'était réservé certains droits en cas de cessation de l'exploitation. Quand il y a espoir de toucher une indemnité, il se présente toujours des candidats. Des personnes, se prétendant subrogées dans les droits du seigneur de 1440, émettent des prétentions. Elles n'eurent pas de succès (on ne paie jamais si facilement des indemnités). La question se posait aussi de savoir si la ville de Saint-Omer ne pouvait pas prétendre à une juste indemnisation des frais immenses qu'elle avait exposés. L'auteur nous dit que ce point de vue ne fut pas défendu avec beaucoup de vigueur. La tendance générale était plutôt à la renonciation pure et simple aux droits de la ville moyennant décharge totale des frais qui lui incombaient. Les Audomarois, note l'auteur, ont été désintéressés et il estime, quant à lui, qu'ils auraient pu, en toute équité, obtenir un dédom-

agement même partiel. On ne trouve même pas traces d'indemnisation des dommages de Zuerre subis par le port et la rivière et réparés par la ville et il doit y en avoir eu des dégâts au cours de ces longues années d'opérations militaires.

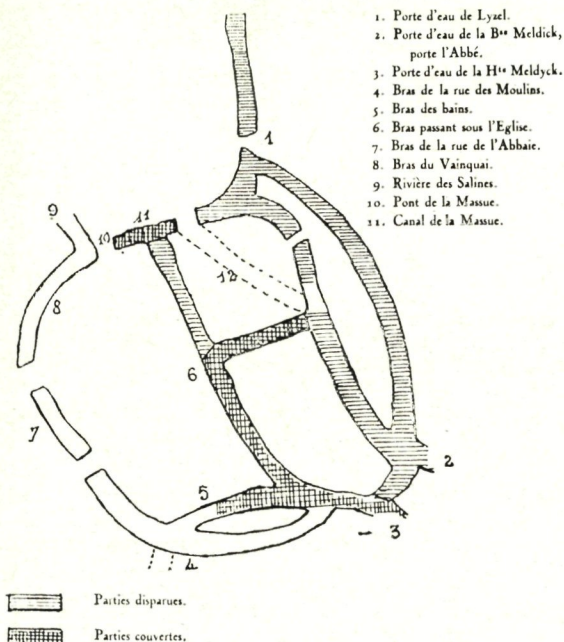
La thèse de l'abandon pur et simple finit par triompher (si l'on peut dire) et fut entérinée par un arrêt du Conseil d'Etat du 8 juillet 1721. Louis XIV était mort, à Versailles, le 1er septembre 1715 et nous étions déjà sous le règne de Louis XV qui allait s'occuper, nous le verrons au moment voulu, de relever le port de Gravelines.

Ainsi se terminait une période qui peut compter dans l'histoire de notre ville de Gravelines en tant que port de commerce. Elle a duré pratiquement 280 ans à travers tous les bouleversements subis par cette région particulièrement exposée. Cette situation justifie de lui consacrer un chapitre autonome plutôt que d'en diluer l'exposé dans les différentes parties subséquentes. Le bref rappels suffiront dans la suite. Notons encore que les comptes, en grande partie conservés, permettent de connaître que la ville a perçu, de 1441 à 1720, la somme totale de 246.879 livres, 11 sols et 8 deniers comme produits de fermage des hems et qu'elle a dépensé pour les travaux exécutés durant ces mêmes années, le total de 487.164 livres, 16 sols et 9 deniers. Ceci fait apparaître un déficit du simple ou double qui doit avoir été compensé par les divers impôts que la ville était autorisée à prélever et principalement par la « cueillote du sel ». Les comptes exacts de ces recettes ne nous sont pas parvenus intégralement.

Nous venons, à plusieurs reprises, de parler des comptes de l'Argentier, c.-à-d. du trésorier ou caissier de la ville. Ces comptes ont été patiemment dépouillés par Justin de PAS et lui ont permis de nous fournir des pages et des pages de détails, d'anecdotes, de faits-divers, dirions-nous, qui nous font revivre le passé. Avant de passer aux conclusions de l'auteur sur la « gestion audomaroise », nous allons faire un peu connaissance avec le vieux Saint-Omer et même avec sa police, avec la « rivière » et un peu avec le port de Gravelines. Nous allons rencontrer de curieux mots flamands francisés.

Le vieux Saint-Omer était assez semblable à Bruges à la différence que la ville s'est étendue autour de la vieille Abbaye de Saint Bertin, laquelle fut construite sur une légère hauteur. Par contre, tout le territoire d'extension de la ville dut être gagné sur les marais. Comme Bruges, Saint-Omer était sillonnée de petits cours d'eau, les uns naturels et les autres artificiels. Certains tronçons ont été voûtés. Le quai au vin s'appelait le « Winkay » (wijnkaai). Actuellement, Saint-Omer présente une autre similitude avec Bruges. On y restaure beaucoup d'anciens immeubles.

PLAN ANCIEN DE L'AA DANS L'ABBAIE
D'APRÈS LE PLAN 1590-1603 (Carte 3)



Le vieux Saint Omer.

Ce croquis extrait des Mémoires de la Société des Antiquaires de la Morinie (tôme XXXV-1931-p. 57) et reproduit avec l'extrême obligeance de cette société savante, permet de se rendre compte combien Saint Omer ressemblait à Bruges avec son dédale de petites voies d'eau naturelles au artificielles.

Beaucoup de pièces comptables sont des états de frais pour prestations ou fournitures. Les membres du Magistrat de la ville se déplaçaient souvent, généralement en barque, pour aller inspecter les travaux ou l'état des digues etc. Ils se faisaient souvent accompagner de quelques bourgeois désignés comme experts capables de donner un avis autorisé. On retrouve donc des salaires de bateliers et aussi des états de frais pour « menues dépenses faites en quelques cabarets ».

L'auteur note, avec humour, que ces sommes, tra-
duites en monnaie actuelle, prouvent que les édi-
les de l'époque et ceux qui les accompagnaient
ne s'y perdaient pas. On trouve énormément de
postes relatifs à des prestations de main-d'œuvre,
de transports ou de fournitures pour l'entretien
des digues et du balisage. Pour les digues, il

s'agissait de pierres et de fascines comme main-
tenant. Le balisage de la passe navigable néces-
sité de nombreuses « Bollebacques ». C'étaient
des balises en osier montées sur une perche fixée
dans un socle de pierre. On retrouve de nombreu-
ses fournitures de vannerie, de perches et de
socles de pierre pour les « bollebacques ». Notons
que le vannier qui fabriquait la balise en osier
est appelé « mandelier ». Le regretté Jos.
DE SMET nous a appris que les balises du Zwin
étaient des « bollebaken » et qu'elles consistaient
en une perche surmontée d'une croix (6). Il
existait une machine pour couper les roseaux.

C'était un engin flottant halé le long du rivage.
On trouve en effet traces de fourniture de cordes
pour tirer cet engin dont on parle souvent sous
le nom de « widsiere » ou de « wietzeere ». Des
Des travaux de « greppe » (dragage) sont souvent
mentionnés (7).

La Ville de Saint-Omer était investie du pouvoir
de police sur l'ensemble du plan d'eau à l'exclu-
sion de toute autre autorité. Mais, elle ne possé-
dait ce pouvoir que sur l'eau et non pas sur les
rives dès que les limites de la ville étaient fran-
chies. Sur les rives, en dehors de la ville, les
châtellenies pour l'identification d'un noyé (8).
Chose très curieuse, note l'auteur, on ne trouve
nulle trace de frais relatifs à une embarcation de
police. Et pourtant, le fleuve était infesté de pir-
ates qui attaquaient les bateliers pour voler tout
ou partie de leur chargement. Ces bandits avaient
souvent leur repaire en quelque lieu difficile d'ac-
cès des rives. C'est ainsi qu'un état de frais nous
apprend que, le 27 avril 1453, le lieutenant du
bailli de Saint-Omer, accompagné d'Ernoult le
« Prevost », qui était « conestable des grans
archiers de la ville », et de plusieurs « archiers
habillés et amez » se rendirent en un point extrê-
me de la partie de la rive sise dans les limites
de la ville pour essayer de surprendre une bande
de bandits dont on avait signalé le repaire à cet
endroit. Ils firent, du reste, buisson creux mais
l'un des archers (dont les noms sont cités) possé-
dait un nom digne d'être signalé. Il se nommait
Jehan DRINQUEBIE !

Une pièce du 9 octobre 1501 est très intéressante.
C'est une lettre des Mayor et Echevins de Grave-
lines à ceux de Saint-Omer et elle nous apprend
que le balisage lumineux pour la nuit des deux
extrémités du chenal se faisait à frais communs
car il était utile à la fois aux navires marchands
et aux barques de pêche. La Ville de Gravelines
insiste sur le partage des frais vu qu'outre ces
dépenses pour les balises lumineuses, « il nous
convient entretenir et faire feu sur la viez boete ».

(6) Jos. DE SMET « de middeleeuwse scheepvaart op het
Zwin » (Neptunus 1965 N° 4).

(7) Trois mots flamands francisés reviennent très souvent.
Le port est appelé « havene ». Des ouvrages accessoires
sont appelés « duces » et « veldams ». L'auteur s'en
réfère au flamand « duiker » et « dam » et traduit par
« acqueduc » et « digue ». On peut se demander si
« ducre » : duiker ne signifie pas « siphon », ouvrage
que l'on rencontre fréquemment dans les régions de
polders et de digues.

Cliché : Bibliothèque Royale ALBERT 1er.

Cabinet des Estampes - Litho L.J. JACOTTET.

Ruines de l'Abbaye de Saint Bertin en 1840. La tour s'écroula le 22 juillet 1947, après avoir dominé la ville durant si longtemps. Il fallut plus d'argent pour déblayer les ruines qu'il n'en eut fallu pour sauver la tour, nous dit Bert BIJNENS.



La ville de Gravelines possédait donc un phare et ce « vierboete » est encore mentionné en 1529 à propos du projet du nouveau port lequel nous avons fait allusion. Comment était ce phare ?

Ressemblait-il à ceux de Nieuport ? C'est possible. L'auteur cite encore quelques personnages illustres qui ont fait usage de la voie d'eau. Nous parlerons, en temps voulu, des déplacements de Charles Quint et de sa bonne tante Marguerite d'Autriche.

Il note que le 25 décembre 1438, Isabelle de Portugal, épouse de Philippe le Bon, vint de Gravelines à Saint-Omer par l'Aa. La duchesse avait rejoint son époux à Calais pour des discussions avec les Anglais. Elle était, elle-même, anglaise par sa mère Philippine de Lancaster et nièce du Régent d'Angleterre Bedford. Elle avait épousé le Duc à Bruges en 1430 et Philippe le Bon fonda, à cette occasion l'Ordre de la Toison d'Or. En 1480, Marguerite d'York, veuve de Charles le Téméraire, qui était allée négocier en Angleterre à la demande de son beau-fils Maximilien (auquel elle rendit de grands services en lui assurant l'appui anglais contre Louis XI) revint de Calais à Watten en bateau. Enfin, notons que le 6 novembre 1625, l'Archiduchesse Isabelle fit, en bateau, le trajet de Watten à Saint-Omer. Elle revenait de Dunkerque, où elle avait passé tout l'été pour organiser « sa » marine. Nous y reviendrons.

Les CONCLUSIONS de l'auteur sur la « gestion audomaroise » sont nettement négatives. Cette longue tentative, poussée vigoureusement au début, n'a pas donné le résultat espéré à savoir : rendre au port de commerce de Gravelines la prospérité d'antan. Il en donne les raisons. La convention de 1440 et la construction du nouveau port qui la suit immédiatement se situent, précisément, à la fin de la guerre de Cent Ans. Or, l'industrie drapière de Saint-Omer ne s'est pas relevée des conséquences de cette guerre aussi longue. Les importations de laine et les exportations de drap ne retrouvèrent pas, et de loin, leurs volumes antérieurs. A ce moment-là aussi, Calais et Sluis étaient devenues, entretemps, de grands ports qui détournaient le trafic en provenance ou à destination de Saint Omer, au détriment de Gravelines.

Enfin, s'il y avait à Saint-Omer de nombreux « navireurs », c.-à-d. des bateliers de la rivière, on ne trouve pratiquement pas traces d'armateurs à Saint-Omer ni même à Gravelines. Le détournement de trafic va maintenant être examiné dans un chapitre distinct mais il convient de le faire précéder d'une remarque préliminaire.

(A suivre)



GROOT ZOMER- EN GROEPERINGSFEEST COMLOGNAV

Zaterdag 19 mei 1979

DEZE DAG WORDT EEN FANTASTISCHE DAG...

demonstraties — bezoeken — sportmanifestaties
speciale maaltijd — show — BAL

Dit alles aan zeer democratische prijzen.

Alle inlichtingen bij O.S.C. - COMLOGNAV.

De Belgische vissers tijdens de tweede wereldoorlog (IV)

Door J. Verleyen

Ditmaal, zullen wij de beurt geven aan een Oostends vissersvaartuig. Tevens zullen wij ook spreken over een groter en krachtiger schip dan de vorige die waren uitgerust met een motor van 100 P.K. Deze kwestie van kracht heeft een grote rol gespeeld in de oorlogsbedrijvigheden van onze vissers.

Op 7 september van het jaar 1930, jaar van de viering van het Honderdjarig bestaan van de Belgische Onafhankelijkheid, schonk onze betreurde Koningin Astrid het leven aan een jongen, onze toekomstige Koning Boudewijn. Op dit ogenblik, lag op de welbekende scheepswerven Richard PANESI te Oostende, een nieuw vissersvaartuig bijna klaar voor de tewaterlating. Er werd onmiddellijk besloten de naam «Prins Boudewijn» aan het nieuw

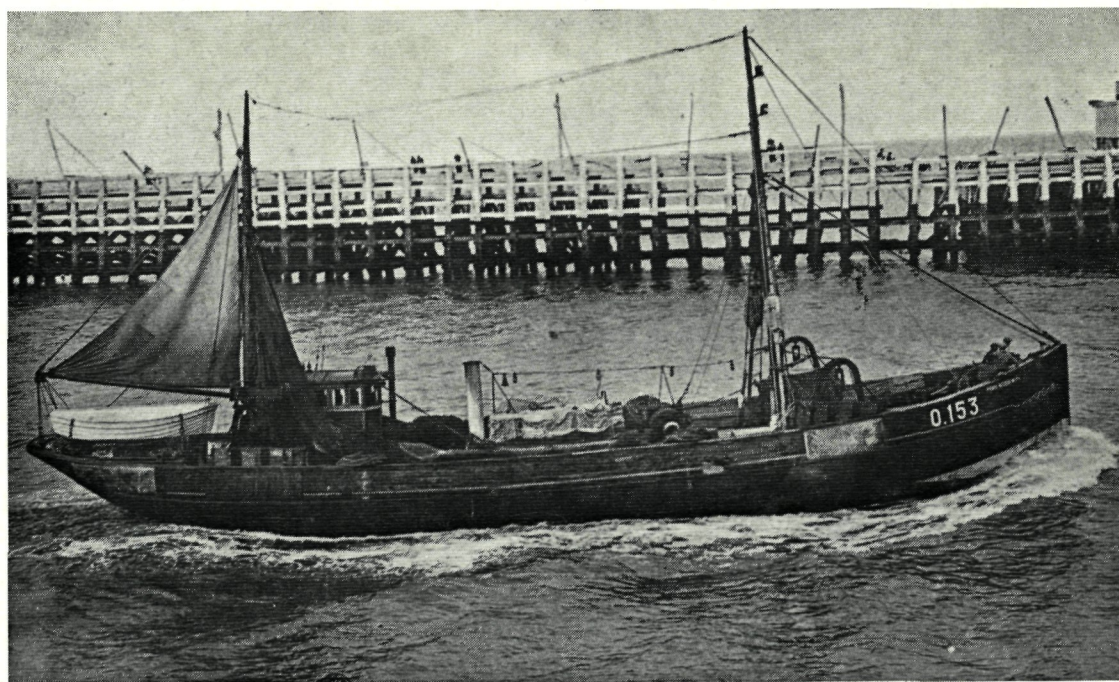
vaartuig te geven. Het was, natuurlijk, niet mogelijk het peterschap van de pas geboren prins te bekomen. Met een zo edele benaming, moest dit schip, bij oorlogsomstandigheden, zich goed voordragen. Hij heeft het gedaan.

e O.153 «Prins Boudewijn» was een houten vaartuig van 84,37 B.T., uitgerust met een motor Deutz van 200 P.K.. Het vaartuig was eigendom van de Rederij ZONNEKEYN P. en MAES F..

Laten wij nu luisteren naar het sobere verhaal van Jérôme VIAENE, die het gezag voerde tijdens de ontruiming van Duinkerke :

« Wanneer wij vernamen dat de oorlog uitgebroken was, waren wij aan het vissen bij de Lizzard,

O.153 «Prins Boudewijn»
Vooroorlogse prentkaart (ed. Albert 158)
Het vaartuig had nog een open voorstevan.





De bemanning van de O.153 «Prins Boudewijn» in de haven van Brixham, in de zomer van 1940.
 Boven, van links tot rechts : BEYEN Robert, schipper, BRYSSSE Maurice, scheepsjongen, ZONNEKEYN Jozef, matroos.
 Beneden van links tot rechts : VIAENE Jérôme, matroos, BRYSSSE Louis, matroos en DEVRIENDT Eduard, motorist.

» met de O.153. De bemanning was samengesteld
 » als volgt : Schipper BEYEN Robert, Motorist
 » DEVRIENDT Eduard, Matrozen ZONNEKEYN Jozef,
 » BRYSSSE Louis en ikzelf en Scheepsjongen
 » BRYSSSE Maurice. Dadelijk, werd alles aan boord
 » gehaald en zetten wij koers naar Brixham. Daar
 » lagen reeds enige Belgische schepen. Na enkele
 » dagen, vertrokken wij op weg naar huis. Zover
 » zijn wij niet gekomen. Met alle geruchten die
 » wij hoorden, zijn wij binnengelopen te Calais.
 » 's Anderendaags, zijn wij uitgevaren. Toen wij
 » buiten de haven kwamen, lag de O.168 (Bijl. 1)
 » met aan boord de eigenaar en familie van de
 » O.153. Ook mijn vrouw en kind waren daar mee-
 » gekomen. Na overleg, werd koers gezet naar
 » Dieppe. Daar zijn wij aan anker gekomen buiten
 » de haven. Eigenaar en familie, alsook mijn vrouw
 » en kind, kwamen aan boord. Dit was een gelukkig
 » weerzien.

» De volgende dag, zijn wij terug vertrokken naar
 » Le Havre. Ook daar, was niet veel goeds. Uren
 » aan een stuk, vielen de bommen in de haven,
 » gelukkig zonder ons kwaad te doen. Ik geloof
 » dat wij daar twee dagen gelegen hebben en dan
 » zijn wij vertrokken naar Honfleur. Daar, zijn wij
 » een tijdje gebleven want het was er zeer kalm.

» Dan werd er overeengekomen naar Engeland te
 » varen. Iemand heeft het ons afgeraden maar ik
 » weet niet meer wie het was. Wij zijn dan verder,
 » langs de Franse kust, gevaren en onze volgende
 » haven was Saint Malo. Wij waren daar niet zeer

» welgekomen door de bewoners. Er moesten wacht-
 » ten geplaatst worden. Na enige dagen, moesten
 » allen, die niet aangemonsterd waren, het schip
 » verlaten. Waar zij naartoe gebracht werden werd
 » ons niet gezegd en wij hebben het nooit geweten.

» Wij werden dan naar Cherbourg gezonden. Nu
 » en dan, kwamen de vliegtuigen de haven besto-
 » ken. Op zekere avond, was er een air-raid. De
 » Fransen legden zo een scherm van kogels af dat
 » er geen enkel vliegtuig erdoor kon.

» Na een tijd, werd er een konvooi gevormd en
 » moesten wij mee als leider. Schipper BEYEN
 » Robert bleef aan wal en ik ben, door de Fransen,
 » als schipper benoemd als oudste van dek. Wij
 » kregen een loods aan boord en twee matrozen.
 » Dan hoorden wij dat wij naar Duinkerken moesten,
 » om soldaten op te halen. Het konvooi bestond
 » uit alleen kleine scheepjes plus de O.168 en de
 » Rockall (bijl. 2).

» Wij staken eerst het Kanaal over naar de Engelse
 » kust en vaarden naar Dover. Wij kwamen in de
 » voormiddag bij Dover en vertrokken 's namiddags
 » richting Duinkerke. De rookwolken boven Duin-
 » kerke waren zeer goed zichtbaar. De overtocht
 » verliep goed. Nu en dan, zagen wij wel een vlieg-
 » tuig maar, wij werden toch gerust gelaten. Toen
 » het donker begon te worden, zijn wij Duinkerke
 » binnen gelopen. Wij wilden aan het begin van de
 » pier aanleggen. Maar, wij mochten niet. Dit was
 » voorbehouden aan de grote schepen. Het was

» een echte heksenketel ! Schepen liepen in en uit, grote en kleine, alles liep doorheen. Wij zijn wat verder ingevaren tot wij een plaats vonden om aan te leggen. Zodra wij vastlagen, begonnen de soldaten aan boord te klauteren. Het was een moeilijke karwei daar het water laag was en wij met de steven tegen de pier lagen. Zij geraakten niet gemakkelijk aan boord maar ons volk hielp hen een beetje. Zij werden netjes aangepakt en op dek gelaten. Wij hadden er een goede lading aan boord en de loods had, al een paar malen, gevraagd de tros te lossen, toen wij er vandoor gingen. En nu maar uitkijken, want het was al vaartuigen dat je zag in- en uitvaren. Wij kwamen er goed uit en de terugweg werd aangevat. Op alle plaatsen aan dek, in het ruim en in de reddingsboot, lagen soldaten. Het waren bijna allen Fransen.

» In de morgen, kregen wij mist. Wij vaarden nog een tijdje slow en legden ons dan stil. Opeens, hoorden wij een harde klap en, kort daarop, zagen wij noodseinen van een torpedojager. Wij gingen er naartoe en moesten enige soldaten overnemen. Hij had zojuist een Belgische vissersboot, geladen met soldaten, in de grond gelopen. De Schipper van de boot riep ons dat alles in orde was. Toen het wat opklaarde, hebben wij onze koers voortgezet naar Ramsgate. Eerst, hebben wij een tijdje aan anker gelegen voordat wij naar binnen mochten. Het was in de namiddag toen wij binnen gingen en onze gasten op de pier aan land brachten. Hoeveel het er waren, weet ik niet meer.

» Wij zijn dan gebleven tot 's anderendaags. Duinkerke was gevallen en wij gingen terug naar Cherbourg. Toen wij voor Folkestone waren, zagen wij een vissersboot die hulp vroeg. Het was een Franse vissersboot met Franse officieren aan boord. Zij waren beschoten geweest door de vliegtuigen en hadden gekwetsten aan boord.

» Wij hebben hen direct op sleeptouw genomen en hen binnen gesleept in Folkestone. Dadelijk daarna, zijn wij terug uitgevaren richting Cherbourg. Wij zijn een tijdje in de haven blijven liggen tot wij bericht kregen op de rede te gaan. Dit was in de voormiddag. 's Namiddags, lieten de Fransen gans de boel in de lucht vliegen. Gans de werf van de onderzeeërs met de schepen gingen de lucht in. Ook in de straten, zagen wij vrachtwagens en oorlogstuigen in brand staan. Alle schepen gingen op de vlucht. Wij waren één der laatsten. Buiten de haven, hebben wij nog een paar mannen opgeraapt met een roeiboort. Zij vroegen waar wij naartoe gingen en wij zegden naar Brest. Zij vertelden ons dat Brest reeds ingenomen was door de Duitsers. Dan besloten wij maar naar Ouessant te gaan. Na een of twee dagen, zijn er dan Franse matrozen en jonge kerels aan boord gekomen. Ook was onze loods, die mee naar Duinkerke geweest was, erbij. Ook een officier van de Franse Zeemacht met vier banden kwam aan boord met zijn oude vader.

» Zij moesten naar Plymouth. Samen met de Rockall, zijn wij vertrokken. De O.168 is met ons niet mee gegaan. Er is niets op onze overtocht overgekomen. Te Plymouth, zijn onze Franse gasten, na een paar dagen, op een Franse boot gezet en wij moesten naar Salcombe. Daar, hebben wij nog al een tijdje gelegen. Een paar keer, kregen wij bezoek uit Brixham van familie en dan mochten

» wij naar Brixham. De Rockall is naar Milford gegaan, als ik mij niet bedrieg. In Brixham, hebben wij ons klaargemaakt om op visvangst te gaan. Het was dagvisserij. Wij hebben maar een korte tijd met de O.153 gevaren want hij (1) werd afgenomen voor de Navy. Ik ben aangemonsterd geweest op de O.121 (Bijl. 3), de 11 oktober 1940.

» Wij hebben daar altijd de dagvisserij bedreven. Op een namiddag, lagen wij in de baai aan anker toen Duitse vliegers overkwamen en bommen smeten. Een Navy, die aan anker lag, werd geraakt. Wij zagen mannen overboord springen en het schip water maken. Seffens, werd het anker gelost en liepen wij er naartoe. In korte tijd, hadden wij de boot op sleeptouw richting droogdok. Dit lukte niet maar toch kregen wij hem op het strand. De pier stond vol mensen en wij kregen een goede ovatie.



VIAENE Jérôme in de haven van Brixham.
Mevrouw VIAENE is zeer gehecht aan deze foto. Daar ziet zij haar man nog als « onverslijtbaar » !

» Op een dag, toen wij van de visserij naar Brixham vaarden, werden wij beschoten door een Duits vliegtuig. Een van onze gunners werd erg gekwetst. Op het einde van 1943, is de O.121 van Brixham naar Newlyn gevaren. Ik heb mij dan aangemonsterd op de O.334 (Bijl. 4). Nadien, zijn wij ook naar Newlyn gegaan. Ik heb daar een tijdje gevaren met verschillende schepen tot er verbod kwam om te gaan vissen. In de zomer van 1944, ben ik naar Schotland gegaan. Daar was een matroos nodig aan de O.25 Koning Albert (Bijl. 5) die in Greenock dienst deed. Soms, moesten wij de dokwerkers op de grote schepen, die van Amerika kwamen, afzetten en, 's avonds terug aan wal brengen. Ook deden wij dienst als salvage boor. Ik ben daar aan boord gebleven tot de zomer van 1945. Op zekere dag, kreeg ik bericht van mijn broer om naar Newlyn te komen. Hij was schipper aan boord van de O.338 (Bijl. 6) en vroeg of ik wilde aan boord komen daar zij al gauw naar België gingen vertrekken. Ik moest er niet lang over nadenken !!! Wij zijn vertrokken uit Newlyn en, na een paar dagen, waren wij terug in onze thuishaven. Gans de familie was op de kade toen wij arriveerden en U kunt denken dat het een gelukkig weerzien was na zoveel jaren gescheiden te zijn geweest !!! »

Tot hier dus, het verhaal van Jérôme VIAENE. Alhoewel hij ons geen bepaalde data geeft, is dit verhaal toch nauwkeurig en het stemt overeen met de bij het Bestuur van het Zeewezen ingewonnen



De O.153 « Prins Boudewijn » in de haven van Brixham in de zomer van 1940.

inlichtingen. De O.153 « Prins Boudewijn », de O.168 « Joseph-Marcel » en de O.323 « Rockall » zijn dus, samen, Duinkerke binnengevaren en hebben soldaten ontruimd. Dit was in de nacht van 3 tot 4 juni 1940, de laatste nacht van Duinkerke !

De laatste nacht van Duinkerke (3 tot 4 juni 1940)...

Om zich, enigszins, van de werkelijke toestand gedurende de laatste uren van de verdediging van Duinkerke te mogen rekenschap geven, is een korte chronologische samenvatting van de belangrijke feiten niet overbodig.

Dank zij de jarenlange opzoekingen van een Duinkerke navorster, Mevr. Laurentine MORITZ-BART, gewezen journaliste, die wij a'hier danken (2), is het ons mogelijk de toestand, vanaf de grond gezien, weer te geven. Als men zich, inderdaad, op het maritiem plan houdt, blijven wij altijd onder de invloed van een officieel communiqué dat luidt, praktisch, als volgt : « Heden, 4 juni 1940, te 14 u., heeft de ontruiming van Duinkerke (Opération Dynamo) een einde genomen ». Dit communiqué werd gepubliceerd na de ontmoeting, in de middaguren, te Dover, van Admiraal RAMSAY en van Admiraal ABRIAL. Deze laatste was juist te Dover aangekomen, natuurlijk met een snelvarend schip, na de rede van Duinkerke op het laatste ogenblik te hebben verlaten. Dit communiqué stemt overeen met de werkelijkheid wat de bedrijvigheden op zee betreft. Wij hebben zelfs gezien dat deze bedrijvigheden, op dat ogenblik, nog niet voltooid waren. In de namiddag van de 4de juni, kwamen inderdaad nog schepen te Ramsgate aan. Op vaste grond, integendeel, hadden de gebeurtenissen veel rapper

gelopen. Laten wij nog opmerken dat de volgende inlichtingen alleenlijk betrekking hebben op de oostelijke verdediging van de « périmètre » de Duinkerque ». Dit is toch voldoende om de algemene toestand beter te begrijpen.

27 mei 1940 : Vergadering van de hoge militaire veretegenwoordigers te Cassel. Lord GORT, Britse Opperbevelhebber op het vasteland, laat zich vervangen. Men verneemt dat, daags te voren, de ontruiming van de Britse Strijdkrachten besloten werd en reeds aan de gang is. Anderzijds, laat onze Koning LEOPOLD III weten dat het Belgisch Leger, binnen enkele uren, zal moeten kapituleren.

28 mei 1940 : In de vroege morgen kapituleert het Belgisch Leger. De Duitsers maken zich meester van Rijsel ondanks een hardnekkige weerstand. Iedereen spreekt reeds van de « Camp Retranché de Dunkerque ». De troepen trekken zich terug in deze richting.

29 mei 1940 : Generaal Louis Gaston JANSSEN komt ter plaatse. Het is een Frans Vlaming van coersprong. Zijn vader is geboren te Ghyvelde waar de familie, sedert het einde van de XVIde eeuw, gevestigd is. Zijn divisie, de 12de « Division d'Infanterie Motorisée » nadert zo rap mogelijk, altijd onder de luchtaanvallen en tussen de stroom van de vluchtelingen. De divisie komt terug uit België en heeft, dagenlang, mannen en voertuigen verloren. Generaal JANSSEN is belast met de verdediging van de sektor Oost van Duinkerke. Hij heeft bevel gekregen zich, ter plaatse, te laten doden om de inscheeping, ten eerste, van de Britten en, daarna, van de Fransen mogelijk te maken. Hij

verklaart, bij zijn aankomst: « Ici, nous devons vaincre ou mourir ! » Het was juist gelijk op de IJzer, in oktober 1914. Hij verdeelt zijn magere overblijvende krachten als volgt: Vrijwilliger uit Dartmouth - Ingeschreven in het « Gulden Boek van het Zeewezen » voor Duinkerke: 333 LUSYNE René, schipper - 334 ANNYS Hector, matroos. - Verloren in 1951.

— in de duinen, op het grondgebied van Bray-Dunes, tussen het strand en de Veurnevaart, zullen de resten van de 8ste « Zouaves », de mannen met de rode « chéchia » op de kop en de « halve maan » aan de kraag, de wacht houden. In deze ondersektor, beschikt men over twee sterke, alhoewel fel verouderde, versterkingen. Op het strand zelf, bestaat de kustbatterij van Zuidcoote, door de Marine Nationale bediend. Dit werk werd gebouwd in 1778! Midden de duinen, op de hoogste toppen, bestaat het « Fort des Dunes » (3). Dit fort is zeer goed gelegen om een aanval vanuit de zee, via het « Pas van Zuidcoote », tegen te houden (4). Vanop het fort, heeft men een zeer goed zicht over heel de omgevingen, ten zuiden, tot de « Monts de Flandre » en, ten oosten, tot in België. Artilleristen van de divisie zullen het fort verdedigen. Het fort zelf werd gebouwd in de jaren 1878, 1879 en 1880 en is samengesteld uit een groot complex van galerijen met dikke gewelven in baksteen. Wij mogen echter niet spreken van ondergrondse galerijen want deze lopen onder het zand en van het zand zal het gevaar komen;

— ten zuiden van de Veurnevaart, op het grondgebied van Ghyvelde, zullen de resten van het 150ste Infanterie Regiment de wacht houden;

— nog verder, en nu ten zuid-oosten van Duinkerke, langs het « Canal des Chats » (een klein afleidingsvaartje zoals zoveel in West-Vlaanderen en tot Uxem, zullen de resten van de 92ste G.R.D.I. (Groupe de Reconnaissance de Division d'Infanterie) de wacht houden. Deze ondersektor is gevaarlijk maar beschikt toch over een natuurlijke verdediging, de « Grote Franse- en Belgische Moeren » die reeds onder water werden gezet;

— verder, ten zuiden van Duinkerke, vanaf Tetegem, begint een andere sektor. In deze sektor, koestert men nog de hoop zich op de oevers van de Colmevaart te mogen verdedigen.

30 mei 1940 : Op het einde van de dag, komen eindelijk de troepen ter plaatse. De mannen zijn uitgeput (105 Km. in de laatste 36 uren, te voet want de voertuigen zijn grotendeels verloren).

31 mei 1940 : De wacht begint « non-stop » luchtaanvallen. De stranden van Zuidcoote, Bray-Dunes, en De Panne zijn bomvol van Britse soldaten en verlaten de voertuigen.

1 juni 1940 : Non-stop luchtaanvallen. Obussen vallen ook. De Britten zijn bezig, vanaf de stranden, in te schepen. Vele slachtoffers. Vanaf het strand van Bray-Dunes, is het mogelijk gezonken schepen te zien. Generaal JANSSEN installeert zijn Hoofdkwartier in het « Fort des Dunes ».

Zondag 2 juni 1940 : Zelfde toestand. Generaal JANSSEN heeft toch goed nieuws gekregen. De volledige inscheping moet in de nacht van 3 tot 4 juni voltooid zijn. Zijn troepen zullen dan, op hun beurt, mogen inschepen. Generaal JANSSEN inspekteert persoonlijk de onder-sektoren van Bray-

Dunes en Ghyvelde en belast zijn Stafchef met de inspectie van onder-sektor « Canal des Chats ». De belofte van inscheping in de nacht van 3 tot 4 juni wordt medegedeeld. Vanuit het « Fort des Dunes », bemerkt men dat Tetegem zwaar gebombardeerd is. De « Usines des Dunes » (Staalgieterijen), dichtbij de Veurnevaart, worden door vliegtuigen aangevallen. Vrachtwagens met munitie, die op de koeren van de fabrieken geparkeerd waren, ontploffen en vliegen in de lucht. Te 18 u. 45, wordt het « Fort des Dunes » door duikbommenwerpers aangevallen.

Twee bommen vallen in de koer van het fort. Generaal JANSSEN, twee kapiteins en een adjudant, die aan het uitkijken waren, zijn op slag gedood. Anderen zijn gekwetst. Kolonel BLANCHON vervangt onmiddellijk zijn gesneuvelde overste. Ondanks de bommen en obussen, grijpen de religieuze en militaire plechtigheden van de begrafenis van de vier slachtoffers te 23 u. plaats (5). Op het front zelf, in de duinen van Bray-Dunes, beproeft men soms de slechte indruk dat vijandelijke patrouilles niet zover rondlopen.

3 juni 1940 : Zelfde toestand en, plots, komen de twee drama's. Rond 17 u., wordt het « Fort des Dunes » door duikbommenwerpers aangevallen. Zes bommen vallen. Een gedeelte van het fort ontploft en vliegt de lucht in. De overblijvende voertuigen van de divisie, personenwagens, vrachtwagens, vaten vuur en vormen een reusachtige vuurpoel. Het juiste aantal slachtoffers werd nooit bepaald (tussen 150 en 200). Door de gaten in de gewelven, stroomde het zand als water. Degenen die niet op slag dood waren, werden levend begraven (juist zoals in het Fort van Loncin in 1914). Kolonel BLANCHON en de overlevenden trekken zich terug, ten zuiden van de Veurnevaart, te Leffrinckoucke. Op het zelfde ogenblik (rond 17 u.), wordt bij de kustbatterij van Zuidcoote eveneens door duikbommenwerpers aangevallen. Alles wordt vernietigd. De Franse Marine Nationale verliest daar een dertigtal mannen. Dus, vanaf de 3de juni te 17 u., zijn de twee versterkingen van de onder-sektor Strand-Veurnevaart verdwenen. Op het front van « Canal des Chats », verergert plots de toestand. De Duitsers zijn, met pneumatische boten, de onder water gezette Moeren overgestoken ondanks de hardnekkige weerstand van een Britse eenheid die 70 mannen verliest. De mannen van de 92ste G.R.D.I. trekken zich terug op Leffrinckoucke. Eindelijk, komt op het zolang verwachte bevel « décrochez ! ». Op het front van Bray-Dunes, komt dit bevel om 21 u. 55. De mannen lopen nu naar Duinkerke, tussen branden, puinen, doden en gekwetsten. Obussen vallen bestendig. Dus, vanaf 22 u., is er geen weerstand meer. De weg naar de haven van Duinkerke is open. En nochtans, zullen de Duitsers niet langs de sektor-Oost komen.

4 juni 1940 : Bij de dageraad, bereiken eindelijk de mannen de haven. Zij vinden alleenlijk wrakken van gezonken schepen. Opeens, te 9 u., aan de andere kant van de haven, verschijnen Duitse soldaten (fietsers). Zij zijn in de stad langs het zuiden binnengekomen. Kort daarna, wordt de Duitse Krijgsvlag op de vuurtoren gehesen. Op de grond, is het gedaan. 40.000 Franse officieren en soldaten zijn krijgsgevangenen (6).

Laten wij nu deze gegevens, gesteund op verklaringen van talrijke ooggetuigen, met de verklaring van Jérôme VIAENE vergelijken. Terwijl het « Fort

des Dunes» en de kustbatterij van Zuidcoote, te 17 u., in de lucht vlogen, vaarden nog rustig de O.152 «Prins Boudewijn», de O.168 «Joseph-Marcel» en de O.323 «Rockall» naar Duinkerke. Terwijl de weerstand, op 22 u., een einde nam, vaarden zij nog rustig de haven binnen, «toen het donker begon te worden» zoals Jérôme VIAENE zegt. Bovendien, was de O.274 «Maréchal Foch» (bijl. 7) ook te Duinkerke, in deze laatste nacht en misschien nog anderen. Bij de dageraad en te 9 u. 's morgens, toen de Duitsers de Krijgsvlag op de vuurtoren hesen, waren zij niet zover op de weg naar Ramsgate. Gelukkig genoeg, er was mist! Wij mogen met fierheid besluiten, dat Belgische vissersvaartuigen, met de allerlaatsten, te Duinkerke waren. Hulde aan deze dappere Vlaamse vissers!

Opmerking betreffende de O.274 «Maréchal Foch».

De heldendaden van de gebroeders René en Pierre LUSYNE zijn de meest gekende, in het kader van de Belgische deelneming aan de ontruiming van Duinkerke. Onder de vijandelijke bezetting, hebben wij kennis gekregen van deze explosen via de Belgische radio-uitzendingen te Londen. Zij hebben het Belgisch Oorlogskruis gekregen en werden als lid van «The most Honorable Order of the British Empire» aangenomen. Zij waren vrijwilligers, te Dartmouth, om, onder Engels gezag, te werken. René LUSYNE was schipper van de O.225 «Guido Gezelle» (bijl. 8) en zijn broeder Pierre was schipper van de O.274 «Maréchal Foch». De O.225 «Guido Gezelle» heeft twee tochten naar Duinkerke gemaakt en heeft 403 mannen te Dover aangebracht. De O.274 «Maréchal Foch» was te Duinkerke gebleven daar het vaartuig, onder het gewicht van de soldaten, gestrand was. Pierre LUSYNE keert terug te Dover met zijn broeder aan boord van de O.225 «Guido Gezelle». In de avond van 3 juni, vernam hij te Dover, dat het nog mogelijk was naar Duinkerke te gaan. Hij is teruggekomen, in deze laatste nacht en, ditmaal, heeft hij met 300 soldaten aan boord van de O.274 «Maréchal Foch» Duinkerke verlaten. Het was toch geschreven dat dit vaartuig Engeland niet moest bereiken.

Op de terugreis, op de Goodwins, werd inderdaad het vaartuig door een Britse oorlogsbodem aangevaren en zonk. De bemanning en de meerderheid van de soldaten werden toch gered.

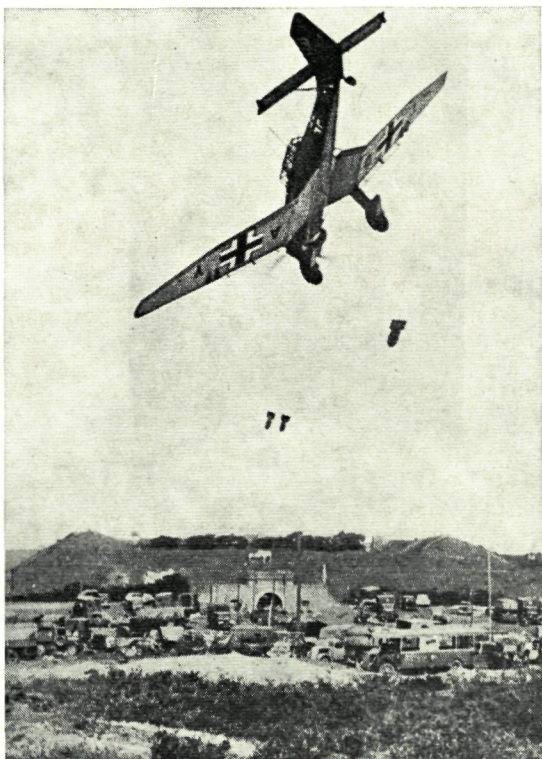
Graag zou NEPTUNUS een artikel over de gebroeders LUSYNE laten verschijnen. Jammer genoeg, zijn beide helden, ondertussen, overleden. Daar de O.153 «Prins Boudewijn» dichtbij was en zelfs drenkelingen van de O.274 «Maréchal Foch» aan boord heeft genomen, hebben wij Jérôme VIAENE, op dit punt, ondervraagd. Hij heeft ons verklaard: «Aangaande de aanvaring van de 'Maréchal Foch': Wij hebben het niet gezien daar het mistig was. Wel hebben wij de aanvaring gehoord. Wij zijn naar de torpedoboot gevaren toen hij S.O.S. uitzond».

Opmerking betreffende de O.168 «Joseph-Marcel».

Het is te betreuren dat de deelneming van dit vaartuig van dezelfde rederij aan de ontruiming van

Duinkerke in het «Gulden Boek van het Zee-wezen» niet vermeld is. Op onze vraag, heeft Jérôme VIAENE een bijkomende verklaring afgelegd: «De O.153, de Rockall en de O.168 waren te samen, na Duinkerke, naar Cherbourg terug gegaan. Wij zijn te samen Ouessant binnengelopen.

Daar is de O.168 blijven liggen toen wij en de Rockall uitvaarden naar Plymouth. Later, is de O.168 naar La Rochelle gegaan en heeft daar de visserij bedreven. Daar is hij met man en muis vergaan. Hoe het gebeurd is, weet ik niet, ik denk wel dat de Marine het weet».



Een fotomontage van een aanvallende «Stuka» duikbommenwerper.

Ontruiming van Cherbourg en van Brest.

De verklaringen van Jérôme VIAENE stemmen overeen met de inlichtingen. Luitenant-Kolonel (R.) Paul EYGENRAAM heeft ons gezegd dat de schepen, op 18 juni, Cherbourg hebben verlaten en dat, dezelfde dag, het arsenaal van de onderzeeërs door de Fransen werd vernield. Jérôme VIAENE is dus ooggetuige geweest van deze tragische gebeurtenissen. (NEPTUNUS 1977/78 Nr. 3).

Wat Brest betreft, heeft zeker de O.153 «Prins Boudewijn» in de nacht van 19 tot 20 juni 1940 (de laatste nacht van de Belgische vissers in Franse wateren) Ouessant verlaten. Volgens inlichtingen van het Bestuur van het Zeewezen, is dit vaartuig, op 20 juni (laatste dag van aankomst van Belgische vissers in United-Kingdom) te Plymouth aangekomen. Hij had aan boord 65 Franse soldaten en dienstplichtigen.

Bij beslissing van de Minister van Verkeerswezen te Londen, van 21 juli 1941, werden de namen van de O.153 «Prins Boudewijn», VIAENE Jérôme, Schipper, DEVRIENDT Edouard, motorist, ZONNEKEYN J., matroos, BRYSSSE Louis, matroos en BRYSSSE Maurice, scheepsjongen, onder respectievelijke nummers 236, 237, 238, 239 en 240, in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ingeschreven met de citatie: «Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered». Op te merken valt dat BRYSSSE Maurice niet de enige scheepsjongen van het «Gulden Boek van het Zeewezen» is.

Wij danken Jérôme VIAENE voor zijn verhaal en voor de verzamelde foto's.

BIJLAGE :

Inlichtingen betreffende de hierboven vermelde vis-sersvaartuigen.

1. O.168 «Joseph-Marcel»

67,43 B.T. - Oostende 1929 - 150 P.K. - Rederij ZONNEKEYN P. en MAES F. Heeft aan de ontruiming van Duinkerke deelgenomen. - Te Ouessant gebleven - verloren met kat en muis vanuit La Rochelle ;

2. O.323 «Rockall» (terug in de vaart, na de oorlog, onder Nr. O.170).

113,95 B.T. - Temse 1930 - 240 P.K. - Rederij CALCOEN Maurice - Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke: 241 GEZELLE Oscar, schipper - 242 BRACK Maurice, motoris - 243 LUCA Henri, matroos - 244 VERLEE Maurice, matroos - 245 ZWAERTVAEGHER Marcel, scheepsjongen.

Opgeëist door Navy - In dienst bij de Belgische Afdeling ;

3. O.121 «Charlotte»

60,11 B.T. - Brugge 1926 - 135 P.K. - Rederij ARTS J.

4. O.334 «Wolf» (terug in de vaart, na de oorlog, onder Nr. O.44).

46,52 B.T. - Fécamp 1921 - 110/120 P.K. - Rederij N.V. Zeevisserij Koning Albert ;

5. O.25 «Koning Albert» (terug in de vaart, na de oorlog, onder zelfde nummer)
69,73 B.T. - Vlaardingen 1924 - 180 P.K. - Rederij LAMBREGT H.

6. O.338 «Georges1Valère» (terug in de vaart, na de oorlog, onder Nr. O.122)

76,69 B.T. - Oostende 1931 - 150 P.K. - Rederij Marvellie A. et Danneel L.

7. O.274 «Maréchal Foch» †

87,12 B.T. - Fécamp 1930 - 200 P.K. - Rederij LEBLUY P.

Vrijwilliger uit Dartmouth - Ingeschreven in het «Gulden Boek van het Zeewezen» voor Duinkerke: 339 LUSYNE Pierre, schipper - 340 DECOSTER Ferdinand, motorist - Verloren bij aanvaring bij de ontruiming van Duinkerke.

8. O.225 «Guido Gezelle»

86,38 B.T. - Temse 1932 - 180 P.K. - Rederij GERYL Prosper

(1) De O.153 kwam terug in de vaart, na de oorlog, onder zelfde nummer.

(2) «L'épopée tragique du Fort des Dunes» in het tijdschrift van «Les amis du Vieux Dunkerque» Nr. 8 - november 1978, vriendelijk door de Voorzitter van deze vereniging, de heer Jean DAMS, medegedeeld.

(3) Het «Fort des Dunes» is nu als ontspanningszone in de plannen van de «Communauté Urbaine de Dunkerque» aangeduid.

(4) Op 26 maart 1917, bij een nacht van hoge tij, kwamen zeven grote torpedoboten van de «Flandern Flotille», vanuit Oostende en Zeebrugge, de stad beschieten via het «Pas van Zuidcoote».

(5) Generaal Louis Gaston JANSSEN was geboren te Grenoble, waar zijn vader in garnizoen was, in 1884. Hij is gesneuveld in de streek van oorsprong van zijn familie en hij heeft de streek niet verlaten. Hij rust, midden zijn officieren, onderofficieren en soldaten, in het Militair Kerkhof van het «Fort des Dunes».

(6) Volgens Engelse bron, vielen ca. 1.000 Britse soldaten in de handen van de Duitsers te Duinkerke.

panorama maritime

Par Henri ROGIE

Maintenant que se dressent les premiers bilans de l'année 1978, nous vous présentons un premier article qui retrace les principaux événements qui ont caractérisé la vie maritime et portuaire

Disons d'emblée que malgré la situation économique en récession persistante, tant le port de commerce que celui géré par la Régie des Transports Maritimes ont connu d'importantes initiatives ainsi qu'un trafic maritime en nette expansion.

On se rappellera que 1976 fut avant tout caractérisé par la mise en service du prestigieux complexe Mercator et la réalisation de nombreux travaux d'infrastructure. Quant à l'exercice 1977, il fut surtout celui de l'octroi d'importants subsides destinés à la modernisation du port géré par l'autorité communale.

L'année 1978, quant à elle, vit essentiellement la poursuite des travaux d'agrandissement et de modernisation des installations de la RTM et des docks du port de commerce, tandis que d'importantes options étaient prises en vue de l'expansion du trafic transmanche par la mise en service du jetfoil et de l'hovercraft dès le printemps 1979.

Tout ceci vous sera brièvement commenté dans les rubriques qui suivent. Quant aux résultats obtenus dans le domaine du trafic maritime de marchandise et de passagers, ils vous seront analysés dès que les statistiques officielles seront connues.

La modernisation de la gare maritime remise sine die

L'année 1978 était à peine commencée que surgissait une fois de plus la controverse concernant l'adaptation de la gare maritime d'Ostende aux exigences des différents trafics qui s'y développent sans cesse. Il y avait d'une part la SMCB qui, de concert avec la RTM, envisageait de passer à l'exécution d'un nouveau complexe qui centraliserait le trafic ferroviaire et le transit transmanche de passagers et de véhicules entre l'Angleterre et le continent.

D'autre part intervenait la cohorte des comités d'action qui œuvrent de longue date pour le maintien de la gare maritime dans son état actuel et qui préconisent son classement en tant que bâtiment d'intérêt architectural. L'affaire fut longuement débattue au conseil communal et maintes pétitions adressées aux départements ministériels concernés. Tant et si bien que le problème demeura

en suspens tout au long de l'année alors qu'une solution de rechange était soumise aux responsables de la SNCB et de la RTM : maintien du bâtiment actuel en prolongeant toutefois deux voies à trafic international jusqu'aux terminaux des ferries transmanches et en construisant au-dessus de ces voies une rampe d'accès destinée au transbordement de véhicules.

Grand pavois chez Beliard-Murdoch pour le lancement du « Schelde II »

Le 1er février 1978 demeurera sans conteste une date importante dans la longue histoire du chantier naval ostendais Beliard-Murdoch. C'est en effet ce jour-là qu'était lancée la drague suceuse « Schelde II ». Première unité de ce type commandée dans notre pays pour le compte d'une firme belge, en l'occurrence la société Dredging International. Jusqu'alors, toutes les dragues suceuses de la flotte belge étaient d'origine étrangère. De plus, le lancement du « Schelde II » revêtait une importance toute particulière par la firme Beliard-Murdoch car il s'agissait de la plus grande construction réalisée par le chantier ostendais au cours de son existence.

Rappelons brièvement les caractéristiques de cette drague conçue pour opérer n'importe où dans le monde : longueur hors tout 98,50 m, largeur 16,40 m, creux 8,20 m et tirant d'eau moyen de dragage 6,90 m. La charge maximale de déblais est de 5.300 tonnes tandis que l'équipement permet de draguer jusqu'à une profondeur de 30 mètres. La propulsion s'effectue par deux hélices entraînées chacune par un moteur diesel de 2.400 CV. Quelque 34 hommes d'équipage pourront trouver les aménagements indispensables sous la timonerie construite près de l'étrave. Représentant un investissement de 450 millions de FB, le « Schelde II » peut être considéré comme une magnifique réalisation des ingénieurs et techniciens du chantier Beliard-Murdoch.

Nouveau projet d'extension du complexe portuaire communal

Le port de commerce ostendais étant proche de la situation, les responsables communaux songeaient depuis longtemps à élaborer un nouveau projet d'expansion des installations portuaires. Au

cours du mois de février, un plan concret sortait enfin des bureaux d'étude pour être soumis peu de temps après à l'approbation des départements ministériels compétents. Le projet était d'une réelle importance car les différentes phases des travaux à exécuter étaient présentées sous forme d'un plan quinquennal.

En résumé, il s'agissait d'agrandir le port de commerce à partir du « Diepwaterkaai » situé dans l'avant-port. L'extension se ferait en direction de Zandvoorde en empruntant à cet effet le canal reliant Ostende à Bruges. Du côté du « Diepwaterkaai » serait construite une écluse d'un seuil de 9 mètres tandis qu'à l'autre extrémité du canal, près de l'usine UCB, serait aménagée une grande darse polyvalente entourée d'une vaste zone industrielle. La section du canal comprise entre l'écluse et la darse devrait donc être élargie et approfondie en conséquence. Comme il s'agissait d'un investissement global de plus d'un milliard de FB, il était évident qu'une décision ministérielle ne pouvait être attendue avant la fin de l'année.

Le port de R.T.M. poursuit sa modernisation

Depuis la création de la Régie des Transports Maritimes en 1971, bien des choses ont changé dans la partie du port ostendais gérée par l'Etat. Le nombre de terminals Ro/Ro fut progressivement porté à trois, une coopération avec la British Rail naquit en 1972 sous la dénomination « Sealink » et un service de fret Ro/Ro démarra la même année. Entretemps, de nouveaux ferries, conçus pour le transport combiné de trailers, voitures et passagers, vinrent remplacer les vieux mailboats et autres car-ferries démodés.

Les nouvelles unités polyvalentes, du type drive trough, offrent une capacité de charge nettement plus accrue et sont, par conséquent, de dimensions beaucoup plus grandes. Aussi n'était-il plus possible d'assurer leur entretien dans la cale flottante que la RTM possède à Ostende, celle-ci n'étant plus assez large pour les accueillir. Aussi avait-on décidé en avril dernier d'agrandir la cale existante et de porter sa largeur de 19 m à 33,40 m. Les six pontons traversiers dont se compose la cale flottante ont été démontés deux par

deux, coupés en leur milieu et pourvus d'une rallonge médiane afin d'obtenir la largeur désirée. Cette opération conçue par les ingénieurs de la RTM et exécutée en partie par ses propres techniciens, était vraiment unique en son genre. Elle fut achevée à la fin de l'année et coûta quelque 30 millions de FB, tandis qu'un montant supplémentaire de 20 millions de FB était prévu pour le montage de 2 grues mobiles devant desservir la cale modernisée.

La construction du « Rijkssstation voor Zeevisserij » en voie d'achèvement

C'est le 15 mars 1978 qu'était entamée la deuxième et dernière phase des travaux au « Rijkssstation voor Zeevisserij » situé tout près du port de pêche ostendais. On se rappellera que la 1ère phase de l'érection de ce vaste bâtiment fut inaugurée le 22 septembre 1976. Les travaux menés actuellement concernent la construction des différents laboratoires destinés à l'étude de nouvelles techniques de pêche et de conservation du poisson.

Les nouveaux bâtiments sont érigés à côté du complexe déjà existant et se construisent dans le même style ainsi qu'avec les mêmes matériaux. Les travaux, effectués sous la direction du ministère des Travaux publics, ont été adjugés pour une somme de 23 millions de FB et devraient être achevés au printemps de 1979. Rappelons que le « Rijkssstation voor Zeevisserij » a été conçu pour l'étude de tous les problèmes qui se rapportent à la pêche maritime. Ce sont non seulement les exigences actuelles des différentes méthodes d'exploitation qui y sont étudiées mais également l'évolution que l'on doit prévoir en ce domaine à brève et à moyenne échéance.

La RTM envisage une liaison transmanche en hovercraft

Le 25 mai 1978 avait lieu la première traversée d'essai entre Douvres et Ostende réalisée par la British Rail avec le « Princess Ann », le nouveau hovercraft du type SRN4-Mk3. Cet appareil est en fait un SRN4 auquel une section centrale de 17 m a été ajoutée afin de doubler sa capacité en la portant à 418 passagers et 60 voitures.

Le « Rijkssstation voor Zeevisserij » en voie d'achèvement.



Arrivé sur la plage d'Ostende, l'engin était aussitôt présenté aux responsables de la RTM et du ministère des Communications. Il faut savoir, en effet, que la Sealink envisageait, depuis quelque temps déjà, de créer une liaison en hovercraft entre Douvres à Ostende à partir de l'été 1979.

Après avoir renoncé en 1977 au projet d'introduire le Jetfoil Boeing sur ses liaisons transmanches vers l'Angleterre, voilà que la RTM se tournait vers l'emploi de l'hovercraft qui offre l'avantage de pouvoir transporter des voitures en plus des passagers. Quant à la concurrence qui pourrait exister au sein de la RTM par l'exploitation simultanée de car-ferries polyvalents et d'aéroglosses, faisons remarquer que chacun de ces modes de transport présente ses propres avantages. C'est ainsi que les ferries Ro/Ro peuvent aussi embarquer des trailers et des poids lourds, tandis que l'hovercraft attirerait vers Ostende une grande partie des touristes belges qui transitent par Calais.

Ostende-Douvres en hydroptère dès l'été 1979

Alors que la mise en service d'un SRN4-Mk3 sur la ligne Ostende-Douvres demeurerait au stade de projet, on apprenait par contre, au cours de l'été dernier, que l'armement P & O Ferries qui assure depuis le 1er juin 1977 une liaison avec le Jetfoil Boeing entre Londres et Zeebrugge, abandonnerait ce dernier port pour venir opérer à Ostende dès l'été 1979. L'exploitation de la liaison expérimentale à partir de Zeebrugge y était en effet arrêtée le 26 septembre dernier et les pourparlers entrepris avec les autorités du port communal pour aménager les installations nécessaires dans le nouveau dock de pêche.

L'hydroptère actuel de 200 places, le « Flying Princess », assurera la nouvelle liaison Ostende-Londres conjointement avec un nouveau jetfoil du type Mark II qui offrira 259 places à son bord. Six traversées par jour seront assurées en période de pointe à partir de l'été 1979, tandis qu'un deuxième hydroptère du nouveau type viendra encore augmenter cette fréquence dès le printemps 1980.

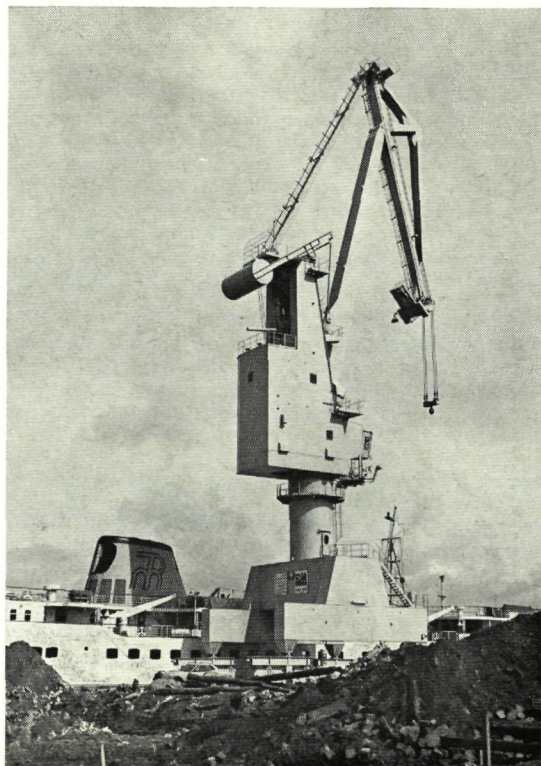
On peut maintenant se poser la question de la concurrence éventuelle avec la RTM qui étudie la mise en service de hovercrafts sur la ligne Ostende-Douvres. Si une certaine concurrence paraît évidente au cas où les deux modes de transport deviendraient opérationnels, notons que le jetfoil des P & O Ferries aura l'avantage de toucher directement le cœur de la capitale londonienne tandis que l'hovercraft de la RTM offrira, lui, la possibilité de transporter les voitures de ses passagers.

Haro sur l'Aquamart des Channel Cruise Lines

C'est également au début de l'été dernier qu'on apprenait que le port d'Ostende allait bientôt connaître une innovation de plus en matière de transport maritime de passagers. Il s'agissait cette fois d'une initiative des Channel Cruise Lines qui envisageaient d'organiser des « shopping trips » d'Ostende à Dunkerque à bord d'un ancien paquebot spécialement aménagé à cet effet. L'affaire fut menée rondement car bien vite un capital de

2,5 millions de livres était investi dans l'entreprise après que les licences nécessaires eurent été obtenues des autorités portuaires et des départements ministériels concernés.

C'est ainsi que l'armement britannique réussit à faire appareiller son « Aquamart » le 20 juillet '78 pour un maiden trip hélas fort mouvementé entre le port d'Ostende et la cité de Jean Bart. Les 784 passagers belges embarqués au houtdok d'Ostende et les 124 touristes français venus s'ajouter à Dunkerque eurent en effet à subir un contrôle sévère des autorités douanières belges qui leur firent payer la TVA redevable sur les marchandises achetées à bord. L'entreprise « Aquamart » eut alors à subir un boycott impitoyable de la part du ministère des Finances aidé en cela par un comité d'action des commerçants ostendais. Cette réaction autant inattendue qu'inconséquente contraignit l'armement britannique à cesser ses activités cinq jours plus tard, envoyant ainsi quelque 110 personnes au chômage et privant la caisse communale d'Ostende de droits portuaires s'élevant à 60.000 frs par jour.



Remplacement des vieilles grues, par des grues modernes.

Poursuite des travaux de modernisation du complexe portuaire

Terminons ce bref panorama maritime de l'année 1978 par l'énumération des principaux travaux exécutés dans les différentes parties du complexe portuaire ostendais. Commençons par le port de



Une vaste aire d'entreposage.

pêche où nous notons l'achèvement des travaux concernant l'érection du nouveau bâtiment du slip-

way. Cette réalisation coûta près de 6 millions de FB tandis que l'équipement électrique dudit bâtiment fut adjugé pour la somme 4,22 millions. Au port de commerce, l'écluse Demey qui donne accès au « Hout- » et « Vlotdok » a été dotée de nouvelles portes pour un montant global de 19,7 millions. D'autre part, l'équipement électro-hydraulique du pont situé à la jonction des deux docks précités a été réalisé pour la somme de 3,36 millions. Quant au remplacement progressif des vieilles grues, l'entreprise Kocks de Bremen procéda au montage de 3 grues modernes pour un montant global de 54 millions de francs.

Au port de la RTM, mentionnons la mise en chantier d'une vaste aire d'entreposage située aux abords de l'écluse Demey et destinée au trafic de trailers et de poids lourds de la Sealink. Ainsi voyons-nous l'ensemble du complexe portuaire d'Ostende s'adapter progressivement aux exigences des transports maritimes modernes, ce qui contribue sans conteste au développement tant du trafic transmanche de la RTM que du trafic du port de commerce communal.



TRAITE DE ROME DE RETOUR SUR LES COTES EUROPEENNES

Malgré de sérieuses difficultés techniques, « TRAITE DE ROME » skipé par John ROBERTS a terminé 4ième de la dernière étape du Triangle « Gauloises ».

L'épreuve a été remportée par le yacht « QUIA 4 » a Giorgio FALK. Quinze voiliers ont participé a cette étape Fort-de-France (Martinique) à Saint-Malo, longue de 3.600 milles.

« TRAITE DE ROME », le voilier européen a donc interrompu ses stages d'apprentissage pour renouer avec la course au large à l'occasion de cette course organisée par le SEITA.

L'équipage mené par un britannique ayant participé à la dernière course autour du monde sur « KING LEGEND » représentait la Communauté européenne.

La veille du départ, lors de la remise à l'eau du bateau, une fausse manoeuvre arracha le thermomètre scellé dans la coque créant une voie d'eau qui faillit être fatale au bateau. Une réparation de fortune permit à « TRAITE DE ROME » de s'aligner néanmoins au départ mais le voilier, armé par

« SAIL FOR EUROPE », fut privé de l'usage de ses batteries et de toutes ses sources d'énergie après 3 jours de course et du même coup de tous les instruments électroniques. C'est donc dans des conditions particulièrement difficiles que « TRAITE DE ROME » a traversé l'Atlantique, traversée qui s'est achevée le 10 avril à 21 heures.

Après sa remise en état, le voilier retrouvera dès le mois de juin sa vocation d'initiateur à la course au large. Des stages d'une semaine de perfectionnement seront organisés en juin, juillet et août, respectivement à partir de Brême, Nieuport et Saint-Malo au prix de 7.000 FB en juin et de 10.000 FB les autres mois.

Pour tous renseignements écrire au siège de l'Association :

SAIL FOR EUROPE,

60, avenue de la Chapelle,

1200 Bruxelles.

Postzegelnieuws

De geschiedenis der scheepvaart op postzegels (VII)

door Eerste Meester Chef A.A. Jacobs

HOSPITAALSCHEPEN OP POSTZEGELS

Het « Rode Kruis » is een emanatie van de slag bij Solferino in 1859 tussen de legers van Oostenrijk en Italië. Tijdens de Eerste Conventie van Genève werd bepaald dat alle gewonden - tot welke strijdende partij zij ook behoorden - recht hadden op passende verzorging. Er werd echter met geen woord gerept over de slachtoffers van zeegevechten.

Na de Zeeslag van Lissa in 1866 tussen Italië en Oostenrijk, waarbij 400 opvarenden het leven lieten, begon men eindelijk aandacht te schenken aan dat soort oorlogsslachtoffers en zocht men naar middelen om die een kans op redding te geven. De Nederlander J.H. FERGUSON, een oud marine-officier, kwam met een praktisch voorstel voor de pinnen : speciale hospitaalschepen dienden de zee-gaande vloeten te vergezellen ; het initiatief kon ofwel door de regeringen ofwel door particuliere instanties worden genomen. Men kon eventueel oudere oorlogsschepen nemen die dan helemaal in het wit geschilderd zouden worden en die uiteraard onbewapend moesten zijn. De geschutspoorten dienden te worden uitgerust met een groene band, als het een initiatief van de regering, met een rode band als het een particuliere onderneming betrof.

De vlag van het Rode Kruis moest in de grote mast gevoerd worden. De Ferguson-idee werd aanvaard. Volgens artikel 22 van « Het Verdrag ter verbetering van het lot der gewonden, zieken en schipbreukelingen van de strijdkrachten ter zee » (Genève, 12 augustus 1949) mogen hospitaalschepen niet worden aangevallen of buitgemaakt. Voorwaarde is dat de namen en de kenmerken van de hospitaalschepen 10 dagen voor de ingebruikname aan de vijand moeten worden medegedeeld. Deze schepen mogen niet voor militaire doeleinden worden gebruikt ; wel mag de bemanning ervan bewapend zijn met het oog op zelfverdediging. Militaire schepen moeten bovendien een groene en andere groepen een rode band van 1,5 m breed op de romp aanbrengen en dit aan beide zijden. De wit geschilderde schoorsteen moet van een rood kruis voorzien zijn dat 's nachts verlicht kan worden. Op de bak en op het kampanjedek moeten grote rode kruisen geschilderd worden om luchtaanvallen vanaf te

houden. De vlaggen van het Rode Kruis en van het land moeten dag en nacht gevoerd worden. Hospitaalschepen mogen nooit manoeuvres maken die hen als vijandelijke schepen zouden kenmerken. Het boordpersoneel kan nooit krijgsgevangen worden gemaakt.

St. Pierre et Miquelon pakte op 25 augustus 1871 uit met een mooie zegel van het stoomhospitaalschip s.s. « Saint François d'Assise » dat vooral in de wateren rondom IJsland, New Foundland en St. Pierre et Miquelon opereerde en dit ten behoeve van de zeelieden - vooral vissers.

Het Franse gouvernement vorderde het schip tijdens W.O. I op ; de functie van het schip als hospitaalschip was op 31 mei 1917 beëindigd. Het werd omgebouwd tot vrachtschip.

In 1908 loopt het eerste Franse turbineschip Charles ROUX van stapel. Het bood in eerste klas 145, in tweede klas 135 en in derde klas 44 personen plaats. Tijdens de Dardanellen-kampanje in 1915 fungeerde het schip enkele maanden als troepen-transportschip en later - toen het omgebouwd werd tot hospitaalschip - deed het als zodanig dienst, zolang de vijandelikheden duurden. Na de oorlog ging het schip terug naar de vroegere eigenaar, de Compagnie Générale Transatlantique. In 1936 werd het verkocht om gesloopt te worden (Frankrijk Yv. 156).

Nederland wijdde in 1933 een postzegel aan het kerkhospitaalschip « De Hoop ». In 1912 te Haarlem te water gelaten als een tweemasterschoener, werd zij in 1939 omgevormd tot motorschip, met als doel snelle geestelijke en medische hulp te bieden daar, waar nodig en ongeacht de nationaliteit of de godsdienst. Gedurende 42 jaar voer het schip op de Noordzee en gaf medische verzorging aan 12.033 opvarenden. In 1955 werd het schip aan Noorwegen verkocht en tot visserijship omgebouwd. Na een brand in 1969 was de schade zo groot dat tot slopen besloten werd (Nederland Yv. 255).

In 1959 werd voor rekening van het Nederlandse Rode Kruis de « J. Henry Dunant », waarin 70 tot 100 patiënten behandeld kunnen worden, te water

gelaten. Dat de Hollanders niet op een cent keken, is wel duidelijk: de kosten van de bouw beliepen ongeveer anderhalf miljoen gulden! Aangezien Nederland al in 1957 een zegel wijdde aan dit schip (dat toen nog niet bestond!), nam men voor de tekening het vracht- en passagiersschip «Prins Bernhard» als model, vooral omdat dit schip vele kenmerken van het nog te bouwen schip vertoonde (Nederland Yv. 674).

De «London Missionary Society» nam in 1869 de driemastbark «John William III» in dienst met als thuishaven Sydney. Na vierentwintig jaren trouwe dienst werd zij verkocht aan een koopman uit Sydney en tijdens de eerste reis in diens dienst als vermist opgegeven (Gilbert en Ellice eilanden Yv. nr. 162).



Yv. 162

In 1968 kwam de «John William VII» in dienst van de «London Missionary Society» met als basis Tarawa (Gilbert en Ellice eilanden, Yv. nr. 164).



Yv. 164

Onder het motto «Oorlog, Vrede en Barmhartigheid» kwam in 1951 de zegel met het beeld van de «Jutlandia» uit. Het schip, dat in 1934 voor de Oostaziatische Compagnie werd geconstrueerd, werd later omgebouwd tot hospitaalschip voor de Verenigde Naties als bijdrage van Denemarken in het Koreaanse conflict. Het beschikte over 200 hospitaalbedden die, indien nodig, konden worden verdubbeld. Het schip bezat volgende secties: X-stralen-eenheid, operatie-eenheid, psychiatrische afdeling, medische afdeling en afzonderingsverblijven. Na het conflict kwam het schip terug in het bezit van de Oostindische Compagnie. In 1965 werd het in Spanje gesloopt. (Denemarken Yv. 343).

De «Morning Light» (bouwjaar 1944, 16 knopen) speelde een rol als schip van het Rode Kruis tussen 1962 en 1963 in de historische gevangenenruil tussen



Yv. 343

Cuba en de U.S.A. Niet minder dan 1.113 «Varkensbaaigevangenen» en 7.857 Cubaanse burgers werden door het schip naar de U.S.A. gebracht. De tekening van de zegel stelt een groep vluchtelingen voor op het dek van de «Morning Light», afgetekend tegen de (blauwe) lucht, terwijl boven hen de vlag van het Rode Kruis waait. Ze is gebaseerd op een foto van Mr. R. Vetter van het Amerikaanse Rode Kruis op het ogenblik dat het schip op 24 mei 1963 met 751 vluchtelingen aan boord te Port Everglades afmeert. Later werd het schip herdoopt in «Vantage Progress» en in 1970 verkocht aan slopers te Taiwan (Formosa).



Yv. 753

Op de 5 C New Foundland 1941 (Yv nr. 227) zien we Dr. Grenfell aan het stuurwiel uitkijkend naar het missieschip «Maraval» dat ook zieken naar het hospitaal voer. Missieschepen werden vaak gebruikt als hospitaalschepen; ook visserijwachtschepen kunnen tot op zekere hoogte als zodanig beschouwd worden.

Het cargoschip «Vega», eigendom van de Svea Line, werd op 3 maart 1941 gecharterd door het Rode Kruis. Het schip vervoerde voorraden van het Rode Kruis en gevangenenpakketten van Lissabon naar Marseille. In december 1944 werden onder hetzelfde charter voedsel en andere voorraden van Lissabon naar de Kanaaleilanden vervoerd. In 1945 kwam de «Vega» terug in het bezit van de rederij en werd gesloopt (Jersey Yv 23).



Yv. 23

De « Gulcimal », een ferryboot uit de Dardanellen, werd tijdens de Eerste Wereldoorlog omgebouwd tot hospitaalschip. Dit schip komt voor op een Turkse weldadigheidszegel uit 1918 (Turkije Yv BF 13). Daar de Muzelmannen geen kruis erkennen, werden er op de schoorsteen rode halve manen aangebracht.

De « Sainte Johanne » (St. Pierre et Miquelon, Yv. 411) was gemeerd in de wateren rondom IJsland, New Foundland en St. Pierre et Miquelon. Tijdens de

Eerste Wereldoorlog werd het schip door de Franse regering opgevorderd en als hospitaalschip gebruikt. Het koninklijke Britse jacht « Britannia » (Tristan da Cunha, Yv 78) heeft een maximumsnelheid van 22,5'. Het jacht kan binnen de kortste tijd tot hospitaalschip omgebouwd worden en kan 200 patiënten herbergen. Finland gaf in 1964 een Rode Kruisserie uit. Op één van die zegels komt een hospitaalschip voor.

(Sommige gegevens werden geput uit een artikel geschreven door de heer J.J. van der Starre in « Mijn Stokpaardje »).

Scheepspost

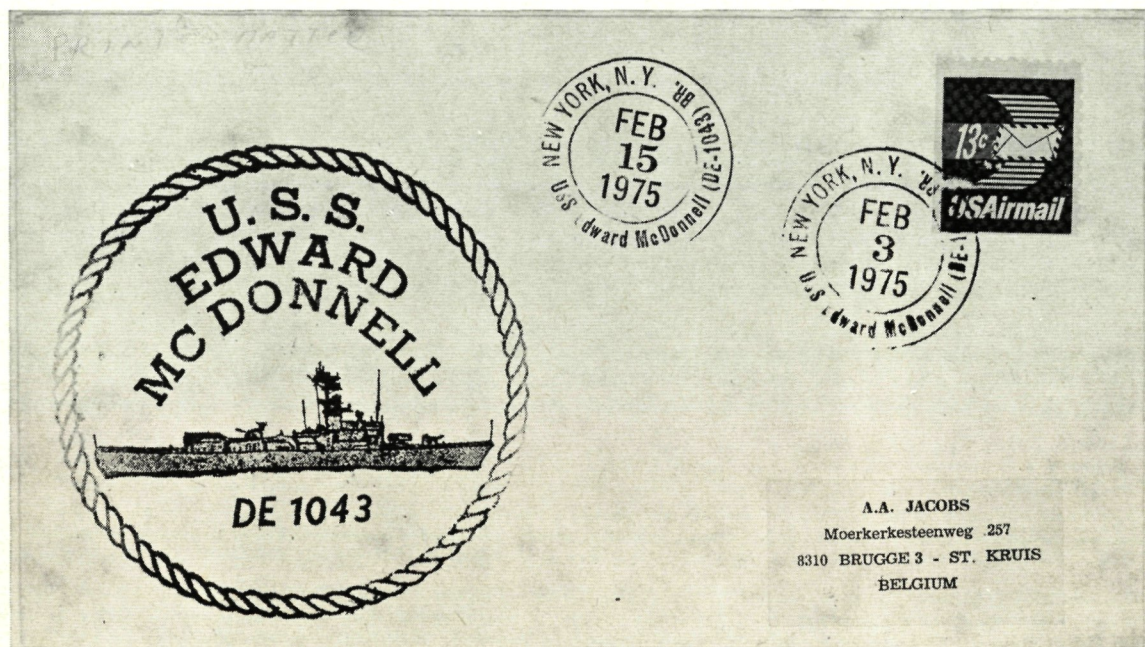
A.A. JACOBS

Scheepspost verzamelen is een betrekkelijk nieuwe vorm van filatelie. Recent, inderdaad, maar zeker zo interessant als de klassieke. In Europa - Duitsland uitgezonderd - is deze vorm van vrijetijdsbesteding vrijwel onbekend. In de USA daarentegen wordt die activiteit echter fel beoefend.

Oningewijden kunnen zich nogal eens laatdunkend uitlaten over onze hobby: ze betwisten meer bepaald de filatelistische waarde ervan. Dit komt vooral omdat er onder het scheepspostkoren nogal wat kaf zit: er is veel maakwerk, stempels worden

gemaakt door personen die met schepen weinig of niets te maken hebben enz. Gelukkig zien zij die de moeite doen zich degelijk te dokumenteren een duidelijk verschil tussen « echte » scheepspost en maakwerk. Ervaring kan in de eerste plaats worden opgedaan door de raad in te winnen van andere verzamelaars of beter nog, door zich te abonneren op een gespecialiseerd tijdschrift.

Hoe kan men nu op de meest voordelige manier aan scheepspost geraken? Er zijn verschillende mogelijkheden:



1. Zelf schrijven. We gaan als volgt te werk :
 - * we schaffen ons gangbare postzegels aan van het land waar we naartoe schrijven (b.v. in een postzegelhandel)
 - * we adresseren twee briefomslagen aan onszelf, kleven er de postzegels op en steken er een stukje licht karton (iets kleiner dan de omslag) in om beschadiging te voorkomen. Vervolgens deponeren we de aldus klaargemaakte enveloppen in een grotere, waarop we het adres van het door ons gekozen schip vermelden.

den. Tenslotte voegen we er een beleefd begeleidingsbriefje bij en we zenden het geheel op.

Voorbeeld van een adres :
 To Navy Post Clerk
 USS (name of ship and nr if known)
 care of Fleet post Office
 New York 09051
 of voor schepen in de Pacific :
 Fleet post office San Francisco
 California 96601



Wij mogen echter niet vergeten dat met ongeveer 10 à 15 % niet terugkerende post rekening moet worden gehouden.

2. We kunnen ook omslagen ruilen of kopen van medeverzamelaars.
3. Hoe bewaren ? Aan 100 omslagen in een schoendoos heeft niemand iets, ieder kan deze omslagen volgens eigen smaak en inzicht op **albumbladen aanbrengen** en er dan mee tentoonstellen.
4. Wat verzamelen ? Er is keus te over : men kan b.v. eerst alles verzamelen en later zijn terrein afbakenen en het overtollige gebruiken als ruilmateriaal. Men kan zich ook op allerlei gebieden specialiseren : duikboten, vliegdekschepen, eskortevaartuigen, mijnenvegers, enz...
Men kan het zich ook moeilijk maken en scheepspost verzamelen van schepen die reeds lang verdwenen zijn. Uiteraard zal men hiervoor dieper in de geldbeugel moeten tasten.
Hierbij is het aangewezen meteen de goede

weg in te slaan. Een goede raad : sluit aan bij een club. De meest representatieve op dit gebied is wel de Universal Ship Cancellation Society (USCS). Ze geeft een degelijk tijdschrift in het Engels uit ; eenieder die een klein beetje Engels begrijpt kan er ruimschoots voordeel uit halen. De abonnementsprijs bedraagt slechts 5 dollar per jaar.

Wat de Belgische zeemachtschepen betreft is er goed nieuws : er werd een nieuwe club opgericht, met name de SPEDRO COVER CLUB. Deze club heeft het op zich genomen stempels te sponsoren voor schepen van de Belgische Zeemacht, zodat deze eerlang over degelijke « visitekaartjes » kunnen beschikken. We hopen dat de scheepscommandanten hun medewerking zullen willen verlenen en de verzamelaars niet zullen teleurstellen.

Public Relations
SPEDRO cover club.



STEUNFONDS "TYFOON VI"

Intekenlijst in Neptunus

3e lijst

De heer Albert GAVEREEL	Oostende
Mevrouw Rosette VANMASSENHOVE-JANSOONE	Gistel
De bemanning van de R.D.S. Kortrijk	Oostende
Eerste Meester Chef R. ZEEBROEK	Oostende
Luitenant ter zee 1ste klasse MAES	Oostende
Luitenant ter zee 1ste klasse SIMPELAERE	Gent
Eerste Meester Chef J. DEGROOTE	Oostende
De heer Léon MOLITOR	Brussel
De heer en mevrouw R. VANHOOFF-RAL	Zaventem
De heer en mevrouw W. VAN KERCKHOVEN	Keerbergen
De heer VERVERKEN	Brussel

Stort uw steun op rekening 000-0165744-68 van E.A. VAN HAVERBEKE, 8400 OOSTENDE met vermelding « Steunfonds TYFOON VI ».

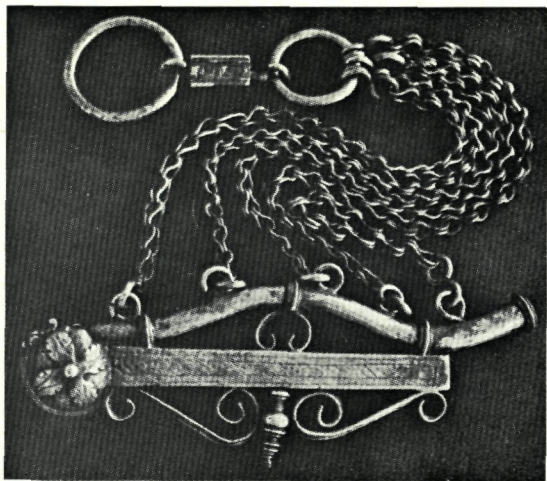
De steunactie « TYFOON VI » loopt naar een einde. Reeds nu mogen we zeggen dat het een succes is geworden, waarvoor we al de sponsors, groten en kleinen, van harte danken.
De TYFOON VI werd op dinsdag 17 april om 10.30 u. aan de Hendrik Baelskaai gedoopt.
Vrijdag 4 mei 1979 deed hij zijn « Maidentrip » en staat hem een hard jaar van training te wachten, want schipper Staf VERSLUYS is zinnens er de zweep op te leggen.
Wij duimen in elk geval nu al voor de TRANSAT 1980 en wensen Staf Versluys en zijn TYFOON VI een behouden vaart toe.

JB. Dreesen

De bootsmansfluit (I)

Oppermeester J.B. DREESEN

Tussen het materiaal dat verleden jaar door Robert STENUIT, in de baai van het eiland Sint Helena uit de, in 1613 vergane, Oostindiëvaarder «DE WITTE LEEUW» aan de oppervlakte werd gebracht stak een prachtexemplaar van een zilveren bootsmansfluit. Een interessante bijdrage met zeer mooie foto's over deze berging verscheen in het officieel orgaan van THE NATIONAL GEOGRAPHIC SOCIETY, vol. 154, nr. 4 van oktober 1978, alsook in een nationaal tijdschrift. Het aan de oppervlakte brengen van deze bootsmansfluit lijkt me een uitstekende gelegenheid om dit typisch maritiem instrument weer even te belichten. Het onderwerp is niet nieuw en werd reeds voorheen in ons eigen tijdschrift behandeld alsook elders, maar dan telkens zeer beknopt of beperkt.



Tot spijt van wie het benijdt is en blijft de bootsmansfluit niet alleen het oudste maar ook het meest kenmerkende stuk uit de persoonsgebonden maritieme uitrusting.

In het relaas van de tocht van het vermaarde schip, ARGO, uit de Griekse Mythologie, waarvan de opvarenden de opdracht kregen in een onbereikbaar land ergens in de wereld het GULDEN VLIES te veroveren, is er reeds sprake van een boots-

mansfluit, want «PHILOTHETES stond op het voordek met een fluit in de hand om het maneuver te leiden».

Het was ook met diezelfde soort fluit dat men in de oudheid aan boord van de Griekse en Romeinse galeien slag hield bij het roeien.

Naar dr. STRATT vermeldt in zijn «NORMANS ANTIQUITIES» hadden de schippers van de roeischeden van de Noormannen de gewoonte de kadans bij het roeien te regelen, en erin te houden, met behulp van een bootsmansfluit.

De door Robert Stenuit gevonden bootsmansfluit was nog in perfecte staat.



Zo is er ook een beschrijving van een kruistocht in de 13de eeuw waaraan de H. LODEWIJK, koning van Frankrijk, deelnam. De Sire van Joinville vertelt dat men aan boord van een Genuesegalei bij het zien van de koning een signaal gaf op de bootsmansfluit waarop 80 goed bewapende boogschutters uit het ruim aan dek sprongen.

Iets gelijkaardigs komt voor in een Engels relaas van een kruistocht in het jaar 1248 waarbij de kruisboogschutters aan boord ten aanval werden gefloten met een bootsmansfluit.

Ook SHAKESPEARE spreekt van de bootsmansfluit in zijn meesterwerk THE TEMPEST. In de 1ste scène van het 1ste bedrijf komt de volgende tekst voor «Boatswain-Heigh, my hearts! Cheerly, cheerly, my hearts. Tend to the masters whistle». En PEPYS — een hooggeplaatst ambtenaar bij de Engelse Admiraliteit 1633-1703, vooral bekend om zijn dagboek — refereerde naar het gebruik van de bootsmansfluit in zijn NAVAL NOTES (een bron van maritieme historische gegevens).

Franse kronieken van de XIVde en XVde eeuw geven in diverse teksten aan hoe 's nachts, bij het varen aan boord van de galeien, als voorzorgsmaatregel in verdachte wateren door middel van een signaal op de bootsmansfluit de zwijgplicht werd opgelegd. Reeds in die tijd waren de Franse schepen de luidruchtigste.

En voor de manoeuvres a/b van een zeilschip bestond het gebruik uit het roepen van de bootsmans van de voor-, de grote- of de kruismast met een, twee of drie stoten, die verder het werk per mast lieten uitvoeren op de tonen van hun eigen bootsmansfluit.

Dit allemaal bij elkaar genomen vormt een flinke reeks adellijken voor een zeer eenvoudig muziekinstrument, dat zoals we zien even oud is als het oorlogsschip zelf.

De bootsmansfluit kreeg haar vorm, die sedert meer dan 4 eeuwen onveranderd bleef, van de Engelse Admiraal Edward HOWARD, zoon van de Earl van SURREY. Hij zou een exemplaar van het tegenwoordig nog bestaande model gevonden hebben op het lichaam van de bekende Schotse kaper ANDREW BARTON. Deze laatste had na een hardnekkig zeegevecht tegen Lord Howard die het bevel voerde over de LION en de PIRWIN, het onderspit moeten delven.

Toen Howard tot Lord High Admiral gepromoveerd werd liet hij dit model van bootsmansfluit aannemen in de Engelse Marine.

Hijzelf droeg steeds als eremerk een gouden bootsmansfluit aan een ketting op de borst en een zilveren exemplaar als teken van zijn hoge functie. Van een zeegevecht ter hoogte van Brest op 25 april 1513 tussen Sir Edward Howard en de galeien van de Casconse edelman ridder Prigent de Bidoux wordt verteld dat, toen de High Admiral op het punt stond te verliezen, hij zijn gouden fluit over boord wierp. Achteraf kwam hij om in de golven. De geschiedenis vertelt verder dat Prigent de Bidoux drie dagen later erin gelukte het lichaam van zijn heldhaftige tegenstander op te vissen. Hij liet het balsemen en gaf het daarna weer aan de Engelsen. Hij behield echter het hart

als een trofee en presenteerde de zilveren bootsmansfluit met ketting, die hij op het lichaam gevonden had, aan Koningin Anna van Frankrijk, Hertogin van Bretagne.

Het gewicht van zo'n gouden bootsmansfluit, gebruikt als eremerk, alsmede de namen van de onderdelen werden bepaald door Hendrik de Achtste, die een grote belangstelling had voor de familie Howard. Zijn belangstelling was zo groot dat hij Catharine Howard huwde en haar net als zijn andere vrouwen achteraf liet onthoofden. Hij bepaalde ondermeer dat de gouden bootsmansfluit 12 «oons» goud moest wegen. Een «oon» was gelijk aan de originele «ounce» zoals dit werd afgeleid uit het Latijnse UNCIA. Ook de ketting moest in goud zijn en van een gelijke waarde.

De gouden bootsmansfluit was oorspronkelijk uitsluitend voorbehouden aan de admiralen. De zilveren en later de koperen fluiten werden gebruikt als functie- of dienstteken. De enige bootsmansfluit niet in metaal was deze die in «l'Ecole des Mous-ses» van de Franse Marine als een bijzonder eremerk werd uitgereikt aan de leerling die als «Capitaine des mousses» werd aangeduid. Deze fluiten werden, voor een ongekende reden, uit een schapebot gesneden. Soms gebeurde het wel dat een gouden of zilveren bootsmansfluit geschonken werd aan de ene of andere verdienstelijke onder-richter of scheepsmat, maar dit was dan in zijn eigen sfeer, door zijn naaste omgeving.

Zoals te zien is op de bijgaande foto's, veranderde de bootsmansfluit zeer weinig van uitzicht. Ze beantwoordt nog steeds aan de beschrijving ervan die we terugvonden in de «Dictionnaire de la Marine Française» door Romme, een uitgave van 1792. De verschillende delen droegen toen de namen die ook nu nog voorkomen en die op een hiernavolgende tekening in herinnering worden gebracht.

Bij het langszij komen van sloepen waarin hoge autoriteiten zitten is het gebruikelijk, al naargelang hun graad, een groter of kleiner aantal matrozen (men noemt ze VALREEPSGASTEN) aan dek te verzamelen voor de begroeting, die gebeurt met de bootsmansfluit. Een zelfde procedure wordt gevolgd bij het aan boord komen langs de loopplank. Dit inzetten van valreepsgasten om belangrijke personen OVER TE FLUITEN of AAN BOORD te fluiten, zoals men het bij ons pleegt te noemen, heeft een verre oorsprong. In de vroegere zeildagen was het gebruikelijk dat bij geen te slechte weersomstandigheden, in volle zee of onder de wal, de commandanten van de schepen die in verband voeren, regelmatig bijeenkwamen aan boord van het vlaggeschip, voor wat men nu een stafbespreking zou noemen. Ook gebeurde het dat de officieren elkaar uitnodigden voor een diner. Soms stond er dan echter teveel zeegang en kon de sloep moeilijk langszij komen voor een normale ontschepping. De bezoekers werden dan aan boord gehesen in een bootsmansstoel. Hierbij werd de bootsmansfluit gebruikt om dit hijsmaneuver te leiden terwijl enkele matrozen, die aan dek werkzaam waren, werden geroepen om de operatie uit te voeren.

Gaandeweg ontstond de gewoonte bij dergelijke gelegenheden enkele speciale mannetjes

bij de hand te houden voor dit soort werk. Mettertijd groeide heel de zaak uit tot een typisch marine-eerbewijs waar bij de begroeting, of die nu aan wal of in zee gebeurde, een reeks valreepsgasten te pas kwamen. Hoe hoger in graad een autoriteit was, hoe meer valreepsgasten hij kreeg.

Boze tongen beweren wel eens dat de gewoonte om het aantal valreepsgasten afhankelijk te maken van de graad gegroeid is uit het feit dat in die verre tijden « de corpulentie steeg met de graad » waarbij ook meer volk nodig was om de hijsoperatie tot een goed resultaat te brengen.

In de Royal Navy is het nog altijd zo dat een kommandant die aangekondigd is als langszij komende in een sloep, zelfs als de staatsietrap of de middel-landsezeeladder uitstaan, door de officier van de wacht aan dek met het bevel « Hoist him in » verwelkomd wordt.

Het opstellen van een reeks valreepsgasten om een hogere autoriteit over te fluiten is niet te verwarren met de erewacht of het eredetachment zoals die voorzien zijn in onze militaire reglementen. Het is een zuiver maritiem eerbewijs dat oor-

spronkelijk uitsluitend voorbehouden was aan marine-officieren zoals het tenandere nog steeds in de Royal Navy is.

In sommige andere marines werd het gebruik echter uitgebreid tot al de militaire, diplomatieke en consulaire officieren boven een bepaalde graad en zelfs tot andere burgerlijke overheden.

Te ver mag men echter daarin ook niet gaan want zo heb ik ooit « in de goede oude tijd ! » een brouwer weten overfluiten. Nu is een man die voor onze nationale drank zorgt wel een belangrijk persoon, maar dat ging toch iets te ver.

Het signaal op de bootsmansfluit is een order op zichzelf. Normaal behoort iedere mondelingse toevoeging overbodig te zijn. Soms volgt echter bij het « Alle Hens » signaal een gesproken toevoeging. In het verleden was de beschrijving en de kennis van de diverse signalen dan ook zeer belangrijk. Maar daar zullen we het over hebben in een volgende bijdrage.

J.B. DREESEN



goekint

een naam die
vertrouwen schenkt !

industriepark oostende
tel. 80 28 01

United Bonded Stores Dealers n.v.

S.A.

OUDE LEEUWENRUI 8, ANTWERPEN 1

INFO MARINE

AFSCHEID VAN DE ZEEMACHT VAN DIVISIE-ADMIRAAL E. POSKIN



Naar aanleiding van het bereiken van de leeftijdsgrens, nam Divisie-Admiraal E. POSKIN in de Marine Kazerne Bootsman Jonsen op 28 maart jl., plechtig afscheid van de Belgische Zeemacht.

Divisie-Admiraal POSKIN, die tot eind maart de functie van Tweede OnderStafchef van de Generale Staf vervulde, is te Oostende en in marinemiddens stellig geen onbekende, temeer en aangezien hij gedurende twee jaar (van 1973 tot en met 1975) het Commando over de Groepering Operaties — thans Commando Marineoperaties en -Training — heeft gevoerd.

Na zijn vorming aan de Hogere Zeevaartschool en a/b van het Schoolschip « Mercator » en het behalen van het brevet van aspirant-officier ter lange omvaart nam de toekomstige Divisie-Admiraal POSKIN dienst bij de Royal Navy om er, na verdere opleiding aan het Royal Navy College te Greenwich en de Artillery School te Chatham, als Sub-Lieutenant RNR op Britse oorlogsbodems te dienen en deel te nemen aan verschillende konvooien in het Kanaal, de Noordzee en de Atlantische Oceaan.

Als Lieutenant RNC nam hij deel aan de landing in Normandië op 6 juni 1944 om vervolgens aangeduid te worden als Commandant van één der drie ploegen van de Britse Marine, gelast met de ontmijning van de Antwerpse haven.

Na zijn overgang naar de Belgische Zeemacht in 1946 werd hij Commandant van verschillende mijnnevigers en voerde hij in 1947 het bevel over de mijnnevigersvloot. Vanaf 1947 tot 1956 vervulde hij commandofuncties a/b van de « Adrien de Gerlache », de « Kamina » en bij de Staf Zeemacht.

Daarop volgden een aantal kursussen bij het « Collège de Défense de l'Otan » te Parijs, het « Naval War College » in de Verenigde Staten, de bevelvoering van de « VAN HAVERBEKE » en een dienstbeurt vanaf 1962 bij de Staf van het Geallieerd Opperbevel van het Kanaal te Portsmouth.

In 1965 bevorderd tot Kapitein-ter-Zee werd hij Adjunct Stafchef van de Zeemacht, functie welke hij van 1966 tot 1968 cumuleerde met deze van Inspecteur-Generaal van de Zeemacht. Als Commandore nam hij in 1973 het bevel over de Groepering Operaties om in 1975 te worden aangeduid als Tweede OnderStafchef van de Generale Staf.

Met deze plechtigheid, die wordt geleid door Vice-Admiraal VAN DYCK, Stafchef van de Zeemacht, en waarop de officieren en onderofficieren van de Zeemacht en de vrienden van Divisie-Admiraal POSKIN uitgenodigd werden, werd op passende wijze afscheid genomen van deze pionier van de Belgische Zeemacht.

DIVISIEADMIRAAL ANDRÉ SCHLIM



Op 26 maart jl., werd bij Koninklijk Besluit, Kapitein ter Zee A. Schlim, bevorderd tot de graad van Divisie-Admiraal.

Divisieadmiraal André Schlim werd geboren te Bontert (Provincie Luxemburg) op 7 februari 1926.

In december 1941 ontvlucht hij het bezette België. tugal en Zuid-Ierland bereikt hij uiteindelijk Engeland waar hij zich intijft als vrijwilliger bij de Royal Na een bewogen reis door Frankrijk, Spanje, Portugal, België, Belgische Sektie.

Na een marine-opleiding te hebben ontvangen bij HMS « Royal Arthur » wordt hij ingescheept aan boord van de lichte kruiser HMS « Charybdis » en neemt deel aan diverse konvooibegeleidingen in de Atlantische Oceaan en de Middellandse Zee, evenals aan de geallieerde ontscheeping te Salerno in Italië.

Eind 1943 komt hij terug in Engeland, en wordt hij op zijn aanvraag ingedeeld bij de Engelse Marinevluchtvaart.

Na kursussen in Canada, dient hij succesvol als jachtpiloot bij het 892e Smaldeel (Hellcats) en het 827e Smaldeel (Seafires).

Eens de belgische havens bevrijd waren, komt Vaandrig ter Zee A. Schlim opnieuw over naar de Belgische Zeemacht en neemt deel aan de diverse mijnveegoperaties langs de belgische kust en belgische wateren.

Zijn dienststaten werden o.m. beloond met het Oorlogskruis 1940 met palmen en bronzen leeuw.

Hij oefent vervolgens verschillende commando's op zee uit, zo o.m. aan boord van de KAMINA. Na bij de Staf Zeemacht diverse functies te hebben waargenomen zoals directeur van de Sektie Operaties, logistiek adjunkt van de Stafchef, neemt hij het bevel over van de Groepering Operaties en Training te Oostende.

Divisieadmiraal A. Schlim volgde met succes verscheidene staffkursussen in het buitenland, zo ondermeer in het Naval College te Newport-Rhode-Island in de Verenigde Staten.

Op 5 oktober 1978 wordt hij aangeduid als adjunkt van de Stafchef Zeemacht te Brussel en sinds 1 januari 1979 neemt hij de functie over van Divisieadmiraal E. Poskin, als tweede algemene onderstafchef van de Algemene Staf van de Krijgsmachten.

Op 26 maart 1979 wordt hij bevorderd tot divisieadmiraal.

Divisieadmiraal A. Schlim is gehuwd en heeft een zoon en is woonachtig te Brugge (Loppem).

Buiten zijn officiële functie bij de Algemene Staf, is hij beheerder van de v.z.w. Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht en bij het Koninklijk Werk « IBIS ».

AMIRAL DE DIVISION SCHLIM ANDRÉ

L'amiral de division Schlim est né à Bonnert (province de Luxembourg) le 7 février 1926.

En décembre 1941, il s'évade de la Belgique occupée.

Après un voyage mouvementé à travers la France, l'Espagne, le Portugal et l'Irlande du Sud, il débarque en septembre 1942 en Angleterre, où il s'engage comme volontaire à la Royal Navy - section belge. Après avoir reçu une formation navale au centre « Royal Arthur », il embarque à bord du croiseur léger HMS « Charybdis » et participe à l'escorte des convois de l'Atlantique et de la Méditerranée, ainsi qu'au débarquement des troupes alliées à Salerne en Italie.

Il rentre en Angleterre fin 1943 et, à sa demande, est affecté à l'aéronavale britannique.

Après un écolage au Canada, il sert successivement comme pilote de chasse à la 892e escadrille (Hellcats) et à la 827e (Seafires).

Les ports de Belgique étant libérés, l'enseigne de vaisseau Schlim rejoint la Marine belge et prend part aux opérations de dragage de mines des eaux côtières.

Ses états de service lui ont valu la Croix de guerre 1940 avec palme et lion en bronze. Il exerce ensuite de nombreux commandements en mer, notamment du navire école Kamina. Après avoir assumé, à l'état-major de la Force navale, les fonctions de directeur des sections opérations, plans et programmes, adjoint logistique au chef d'état-major, il reprend le commandement du Groupement opérations à Ostende.

Le capitaine de vaisseau Schlim a suivi avec succès différents cours d'état-major entre autres ceux du Naval College de Newport-Rhode-Island aux Etats-Unis.

Le 5 octobre 1978, il est désigné comme adjoint du chef d'état-major de la Force navale.

Depuis le 1er janvier 1979, l'amiral de division Schlim remplit les fonctions de deuxième sous-chef d'état-major général.



INFO RESERVE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

OFFICIERS DE RESERVE DE LA FORCE NAVALE

NATIONALE AKTIVITEITEN

1. XXI Nationaal Kongres

Op zaterdag 19 mei e.k. gaat te LUIK ons XXIste nationaal kongres door. Het wordt ingericht door ons nationaal hoofdbestuur in samenwerking met de directie van de « Port Autonome de Liège » en de nieuwe regionale afdeling van de Maasstad. Het voorlopig programma ziet er uit als volgt :

- 10.00 u. Aankomst in de Fonck-kazerne,
Rue de la Constitution, LUIK.
- 11.00 u. Bloemenneerlegging aan het Monument
van de Weerstand.
- 11.30 u. Receptie op het Stadhuis.
- 12.30 u. Lunch aan boord van de « Ville de
Liège ».
- 14.00 u. Algemene ledenvergadering aan boord.
Militaire konferentie.
Geleid bezoek aan de Maasstad voor de
dames.
- 17.30 u. Vrije tijd.
- 18.30 u. Officiële receptie aan boord.
- 19.30 u. Avondmaal en dansavond aan boord.

De deelnemers aan de dagactiviteiten hebben recht op een marsbevel. Per azonderlijke circulaire zullen de 1.180 reserve-officieren van onze vereniging bijtijds worden uitgenodigd. Mogelijkheid wordt geboden alleen aan de avondactiviteiten deel te nemen.

2. XXIème Congrès National

C'est le samedi 19 mai prochain qu'aura lieu à LIEGE le XXIème congrès de notre association. Notre grand rassemblement national est organisé par le conseil d'administration de l'association des OR-FN en collaboration avec la direction du Port Autonome de Liège et la nouvelle section locale de la Cité Ardente.

Voici comment se présente le programme provisoire du congrès :

- 10.00 h. Arrivée des congressistes à la Caserne
FONCK, Rue de la Constitution, LIEGE.
- 11.00 h. Dépôt de fleurs au Monument de la Résistance.
- 11.30 h. Réception à l'Hôtel de Ville.
- 12.30 h. Lunch à bord du « Ville de Liège ».

14.00 h. Assemblée générale à bord et conférence militaire.

Visite guidée de la ville pour les dames.

17.30 h. Temps libre.

18.30 h. Réception officielle à bord.

19.30 h. Buffet dansant et naviguant.

Les 1.180 officiers de réserve de notre association sont cordialement invités à participer aux diverses activités de notre XXIème congrès. Ils ont la possibilité de participer à la journée entière avec ordre de marche ou de venir uniquement pour la soirée organisée à bord. Comme pour les autres années, tous nos membres seront invités personnellement par circulaire.

3. Nouvelles sections locales

Deux nouvelles sections locales de notre association sont en voie de formation. Il s'agit, rappelons-le, de la section de LIEGE et d'une section HAINAUT ayant son siège à MONS. Nos amis COURTOIS et LEULIER s'occupent activement de la formation d'un comité régional. Aussi lirez-vous bientôt dans ces colonnes le résumé de leurs premières activités. Good luck, boys !

4. Membres effectifs

Jusqu'à ce jour, quelque 350 officiers de réserve se sont affiliés à notre association en tant que membres effectifs. Le chiffre record de l'exercice 1977/78 est donc largement dépassé. Rappelons que c'est aussi la première fois que TOUS nos officiers de réserve ont été sollicités par circulaire afin d'adhérer à notre association comme membres actifs.

5. Beheerraad vergaderde te GENT

Op dinsdag 13 februari jongstleden vergaderden de beheerders van onze vereniging in de Sailing Club van LANGERBRUGGE-GENT. Op de dagorde : het XXIste kongres, evolutie van ons ledenaantal, stichting van de nieuwe regionale kringen van LUIK en MONS, financieel beheer, relaties met de NVRO en andere geallieerde zusterverenigingen. Eerstvolgende vergadering heeft plaats te BRUSSEL op dinsdag 27 maart e.k.

H. ROGIE
NI - N5

6. Bref historique de l'association des OR-FN

Au cours de l'année 1953, le lieutenant de vaisseau de réserve Henri LETEN fonde l'amicale des officiers de réserve de la Force Navale et en devient le premier président national : dès le début, c'est à Gand et à Bruxelles que les OR/FN organisent leurs premières réunions et fondent une section provinciale dans ces deux villes.

Ludo DE VLEESHOUWER, capitaine de frégate de réserve, succède à Henri LETEN à la chaire de président en 1961 et gardera cette fonction jusqu'en 1964, date à laquelle il remettra le flambeau au capitaine de frégate René DESECK.

Atteint par la limite d'âge, ce dernier est remplacé en 1973, par le capitaine de frégate Raymond BECHET qui remplira les fonctions de président national jusqu'en 1975, date à laquelle il sera remplacé par le capitaine de frégate de réserve Roger PLANCHAR, actuel président national.

Entretemps, en 1965, paraissent au Moniteur Belge, les statuts de l'« Association des Officiers de Réserve de la Force Navale Asbl » ; statuts qui recevront de légères modifications en 1976.

Selon l'article 3 de ses statuts, l'AORFN a pour objet social « toute activité quelconque se rapportant directement ou indirectement à la formation technique, morale et physique des cadres de réserve de la Force Navale ».

Au cours des 26 ans de son existence, l'AORFN a tenté, avec plus ou moins de succès de réaliser les buts qu'elle s'était donnés.

Nous nous bornerons à citer ici les faits les plus marquants :

- Sous l'impulsion d'Henri LETEN, de nombreux officiers de réserve de la FN eurent l'occasion d'embarquer pour des traversées de 8 à 15 jours à bord de navires marchands belges (Cie Maritime Belge et Plouvier Maritime), afin de se familiariser avec la vie de la Marine Marchande qu'il devront protéger en temps de guerre. Ce programme fut malheureusement interrompu et fait l'objet de souhaits ardents de la part du Comité d'Administration pour une reconduction de ces prestations.
- René DESECK, secondé par André PARISIS, lança le programme des dragueurs d'entraînement : ces dragueurs étaient armés, pour des périodes de week-end par un équipage d'active réduit de moitié et complété par des officiers de réserve volontaires. Ce programme connut certain succès durant quelques années jusqu'à son remplacement par l'escadrille de réserve de dragueurs de petits fonds.
- Citons aussi la formation d'un important « pool » d'officiers de liaison pour les navires de guerre étrangers faisant escale dans les ports d'Anvers, de Gand et de Bruxelles.
- En mai 1971, nous avons pu célébrer la naissance de l'escadrille de réserve de dragueurs de petits fonds (d'abord SQUAD 218, puis DIV.218.2) et qui arme en permanence quatre dragueurs du type MSI (Mine-sweeper-inshore) les M473 LOKEREN, M479 HUY, M480 SERAING et M483 OUGREE.

Ces dragueurs sont armés entièrement par du personnel de réserve aussi bien officiers, que sous-officiers et matelots (à l'exception de trois sous-officiers d'active par navire) durant de nombreux week-ends par an ainsi que pour une période plus longue consacrée à une croisière à l'étranger ou à des manœuvres navales inter-alliées.

- L'établissement d'une seconde division de réserve, qui comme la DIV.218.2, est basée à Kallo, près d'Anvers, et a reçu le nom de DIV-NCSO-R a permis aux officiers « NCSO » (Naval Control of Shipping Officer) de parfaire leur entraînement dans cette spécialité.
- Chaque année, l'organisation d'un Congrès National donne l'occasion aux OR/FN de se retrouver et de faire le bilan de l'année écoulée. Le Vingtième Congrès national, qui coïncidait avec le 25e anniversaire de l'Association s'est tenu en 1978 à Bruxelles et a été honoré par la présence de S.A.R. le Prince de Liège en uniforme d'Amiral de Division.
- Entretemps, les sections provinciales qui ont leur siège respectivement à Bruxelles, Gand, Anvers et Ostende ont leurs activités propres qui se placent plus particulièrement sur le plan social : conférences, visites guidées, soirées dansantes, réception de délégations étrangères et livraison d'officiers de liaison aux navires de guerre étrangers en escale dans le port.

Notre Association n'a aucunement l'intention de se reposer sur ses lauriers et a mis à son programme pour les années à venir, un certain nombre de points dont la réalisation dépendra en grande partie de l'enthousiasme des jeunes officiers de réserve et, bien sûr, des possibilités budgétaires de la Force Navale ; nous citerons entre autres :

- Le recyclage des officiers de réserve du **draga-**ge vers la **chasse** aux mines : la réalisation de ce souhait a de réelles chances de réalisation grâce au soutien efficace de l'état-major de la Force, et ceci pour le début de l'année 1980.
 - La création d'une unité d'infanterie de marine de réserve est à l'étude depuis deux ans.
- Affiliée à l'UNOR (Union Nationale des Officiers de Réserve de Belgique) notre Association soutient les efforts du président national de l'UNOR, le lieutenant-colonel de réserve Frank Phillipsen, afin de réviser les statuts de l'officier de réserve et plus particulièrement pour la révision des points suivants :
- Péréquation de la situation de l'OR en service actif avec la situation de son collègue d'active, notamment en matière de pension de survie ou d'invalidité en cas d'accident en service commandé ou en temps de guerre en vue de supprimer cette discrimination préjudiciable envers les officiers de réserve.
 - Rémunération des prestations de rappel des agents de l'Etat ou assimilés, et plus particulièrement durant les rappels de week-end ou effectués durant les congés légaux des intéressés afin de mettre un terme à la discrimination existant entre différentes catégories d'OR.

— Création d'une distinction honorifique au profit des officiers de réserve comme cela s'est fait en France récemment, mais accordée uniquement « au mérite », suivant un système de points et non à l'ancienneté pure et simple comme c'est le cas pour les ordres nationaux.

— Suppression de la barrière du grade de CPF (Capitaine de Frégate) ou LCL (Lieutenant-colonel), permettant l'accès au grade supérieur, sous réserve d'épreuves à réussir et d'appréciations hiérarchiques à définir.

Notre prochain congrès qui se tiendra à Liège le samedi 19 mai 1979, sera, pour les OR/FN présents, l'occasion de soumettre tout ce programme à une analyse détaillée, mais aussi, et c'est là un de nos plus chers désirs, de créer enfin une Section provinciale à Liège, la première en Wallonie. « SPONTE NEPTUNUM SEQUIMUR », le devise de notre Association met en évidence le caractère « volontaire » de l'officier de réserve de la Force Navale, qui a choisi, non seulement d'accomplir un terme de milice plus long que celui des autres miliciens, mais aussi d'accomplir ce service au sein de la Marine : c'est volontairement que nous avons choisi de suivre « Neptune » afin de contribuer, dans la mesure de nos moyens à la sauvegarde dans une paix durable.

CPF(R. R. PLANCHAR
Président National

BENOEMINGEN

De reserveofficieren, hierna vermeld, werden op 27 december '78 in de hogere graad benoemd.

Benoemd tot reserveluitenant te zee 1e klas :

NOMINATIONS

Les officiers de réserve, mentionnés ci-après, ont été nommés au grade supérieur le 27 décembre '78.

Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de 1ère classe de réserve :

REYNTJENS B.
TACKX W.
de HALLOY de WAULSORT M.
GHYSSENS R.
VANSCHÉL M.
DEMAZY J.
HORION G.
ALLEMEERSKY M.
DEMOULIN G.
OSSTYN H.
LAMBRECHTS H.
DELCOURT J.
WATTECAMPS E.
DUBOIS M.
VANDIEST A.
DESPIEGELEIRE H.
MINNE P.

**Benoemd tot reserveluitenant ter zee
Nommés au grade de lieutenant de vaisseau de réserve**

VAN DOORSLAER DE TEN RYEN F.
MEURRENS L.
MEERT J.

VANCAUTER H.
VANDENBROEK C.

**Benoemd tot reservevaandrig ter zee
Nommés au grade d'enseigne de vaisseau de réserve**

VAN ECKHOUDT M.
de BASSOMPIERRE G.

**Benoemd tot reservefregatkapitein
Nommés au grade de capitaine de frégate de réserve**

DE BREMAEKER J.
VAN HOYWEGHEN A.
KESTELOOT Y.

**Benoemd tot reservekorvetkapitein
Nommés au grade de capitaine de corvette de réserve**

VANDERBEKEN C.
VAN DEN BULCKE S.

**Benoemd tot reserveluitenant-kolonel
Nommés au grade de lieutenant-colonel de réserve**

VYNCKE G.
MANNAERTS W.

**Benoemd tot reservemajoor
Nommé au grade de major de réserve**

LE CORDIER E.

SECTIONS LOCALES

Section du Brabant

1) Le vendredi 24 novembre 1978 a eu lieu le lancement de la saison 1978-1979 au Brussels Royal Yacht Club.

Invité à présenter ses réalisations, Pierre LATINIS, MTR(R) a commenté les films qu'il avait pris au Canada en 1959 et au Congo lors des événements de 1960. Films d'amateur certes mais pleins de souvenirs pour ceux qui ont connu cette époque. Orateur intarissable, Pierre LATINIS termina son exposé par la projection du film des activités des Cadets de la Marine. Un grand merci !

2) Le vendredi 2 mars 1979, la section accueillait dans le cadre de la Grand'Place et à l'occasion du Millénaire de Bruxelles l'écrivain Paul de Saint-Hilaire. Orateur insolite et mystérieux, il captiva l'auditoire de plus de 75 personnes par ses diapositives sur les « Origines de Bruxelles ». Journaliste, passionné d'histoire, descendant d'un Grand Inquisiteur du XVIème siècle, il esquisse l'évolution d'une région qui faillit devenir capitale de... la France s'il n'y avait eu Hugues Capet. Le conférencier recueillit un succès franchement mérité auprès du public parmi lequel on reconnaissait des OR qui n'avaient plus participé à rien depuis 10, 15 voire même 20 ans ! Un réel encouragement pour l'avenir !

3) Cette année 1979 verra la réédition par la Section du Brabant de l'Annuaire Professionnel des OR/FN. Instrument de travail précieux, très pré-

cieux même, il contiendra une foule de renseignements professionnels et originaux. Pouvons-nous demander à tous ceux qui auraient perdu la chose de vue de ne pas tarder à renvoyer le questionnaire adhoc à ILV(R) Michel MARLIER, avenue G. Abeloos 12, bte 10, à 1200 Bruxelles ? Il serait dommage de « loupé » une telle publicité !!!

Merci d'avance.

4) Voor 1979 gelast de afdeling « Brabant » zich met de heruitgave van het Jaarboek der RO-ZM. Het wordt andermaal een beroepsgids met talrijke waardevolle en originele details.

Vergeet dus niet het ontvangen formulier naar ILV(R) M. MARLIER te sturen, G. Abelooslaan 12, bus 10 te 1200 Brussel.

Mis deze unieke kans beslist niet !

Bij voorbaat dank.

BEZOEK AAN DE ZM-BASIS TE ZEEBRUGGE EN AAN DE F 911 WESTDIEP

Op zaterdag 17 februari ll. brachten een 70-tal RO van de Zeemacht een bezoek aan de basis te Zeebrugge. De RO werden verwelkomd, op de oude basis, door FKP Mathieu.

In zijn, ongeveer twee uur durende voordracht met diaprojectie, schetste FKP Mathieu de implantatie van de nieuwe ZM-basis te Zeebrugge.

Na deze interessante uiteenzetting van FKP Mathieu werden de deelnemende RO naar de nieuwe basis geloodst, waar de nieuwe fregatten gemeerd lagen. Fregatkapitein M. Verboven, commandant van de F 911 Westdiep, verwelkomde de reserve-officieren aan boord. Na een meer algemene uitleg, door FKP M. Verboven, werden de RO in vier groepen verdeeld, om een geleide rondgang van het schip te maken.

Na de rondgang werden de RO ontvangen in de ward-room, waar duchtig werd nagepraat.

Al bij al een zeer geslaagde en leerrijke namiddag voor de aanwezige RO. Onze oprechte dank aan de Staf van de Zeemacht en het bestuur van de N.V.R.O./ZM (in het bijzonder de N3 FKP(r) A. Van Laer), voor deze bijzondere activiteit.

VTZ(r) A. Billiet
Verslaggever.



FREGATKAPITEIN (R) CHR. PECKSTADT

Toen wij op 23 februari ll. onze vriend Christian Peckstadt op de tweejaarlijkse algemene vergadering van onze afdeling mochten begroeten, heeft niemand van ons ooit kunnen vermoeden dat dit het laatste weerzien zou worden.

Op 13 maart 1979 is FKP (r) Christian Peckstadt plots overleden.

FKP (r) Christian Peckstadt was Ingenieur A.T.I.G. - Dienstoverste ACEC - Hoofd van de Dienst Veiligheid. Expert aan de Rechtbanken. Lesgever Stedelijk Middelbaar Beroeps- en Nijverheidsschool Lokeren.

In 1953 volbracht hij zijn legerdienst als reserve-officier bij de Zeemacht. In 1968 werd hij benoemd tot LTZ (r). Het jaar voordien had hij het voorzitterschap van onze afdeling aangenomen. Voorzitterschap dat hij tot in 1977 zou waarnemen. In 1977 slaagde hij voor zijn examen van KVK (r). In 1978 werd hij tot reservefregatkapitein benoemd.

Hij was een van die reserveofficieren die hun kennis en ervaring uit hun burger-beroepsleven, vol enthousiasme meebrachten naar de Zeemacht.

Een betere beschrijving over het leven van Christian Peckstadt dan die welke vermeld stond op zijn doodsprentkaartje is moeilijk te geven. Daarom geven wij hier een deel van deze tekst terug.

« Zijn dienstbaarheid was onvermoeibaar, als leider van de zeescouts in zijn jeugd, en later als reserve-officier in de Zeemacht, als voorzitter of lid van verschillende verenigingen. Nooit opdringerig, steeds vredelievend en vredestichtend, stond hij open voor de meest eenvoudigen en minst bedeedden die God op zijn levensweg plaatste. De schoonheid van Gods natuur trof hem diep, en langs de schilderkunst wist hij deze met zijn handen te vertolken als blijvende getuigenis van zijn bezieling. »

RO.ZM.-Oost-Vlaanderen

NOUVEAU !

NIEUW !

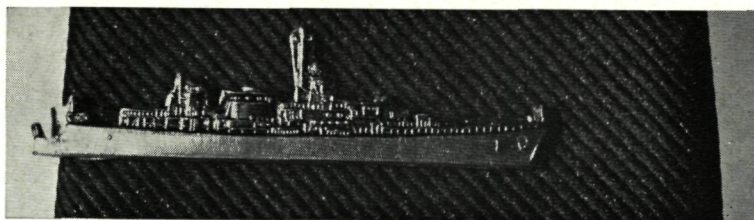
MAGNIFIQUE EPINGLE DE CRAVATE
PRACHTIGE DASSPELD
DE LA E71 - FREGATE
VAN DE E71 - FREGAT

EN METAL DORE

IN VERGULD METAAL

220 F. + 20 F. frais de port

220,- fr. + 20,- fr. verzendingskosten



Le paiement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.
Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus.



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir noir ou bleu-marine avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille et calendrier ; format 25 × 19 cm.

Prix : 300 F, T.V.A. incluse, + 25 F frais de port.

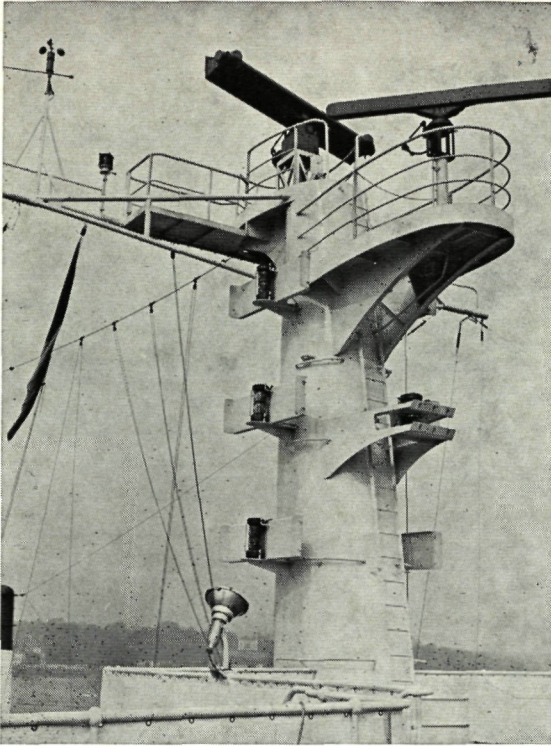
BUREAU BLOC-NOTE

In zwart of marine-blauw simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zeemacht, kogelpen en kalender ; formaat 25 × 19 cm.

Prijs : 300 fr., inclusief B.T.W., + 25 fr. portkosten.

Cotisations d'honneur - Ere-bijdragen

Son Altesse Royale le Prince Albert de Liège	1LV (R) J.M. de Decker de Brandeken	Monsieur Lamproye, Bruxelles
Monsieur le Ministre de la Défense Nationale	1LV (R) e.r. Becquaert, Berchem	Monsieur Van Hauwermeiren, Jette
Vice-Admiraal J.P. Van Dyck, Stafchef van de Zeemacht	1LV (R) Dormont, Lasne	Monsieur Vanderboven, Renaix
Divisie Admiraal M. Duinslaeger, Brussel	1LV (R) Carlier, Keerbergen	De Heer Hauglustaine, Hasselt
Amiral de Division e.r. Poskin, Bxl	1LV Van Laer, Antwerpen	S.A. Belliard Murdoch, Antwerpen
Divisie Admiraal Schlim A., Loppem	1LV Ghys, Nieuwpoort	Monsieur De Buck, Bruxelles
Monseigneur Cammaert, Aumônier en Chef (HON.), Kraainem	1LV (R) Remy, Uccle	Monsieur Martens, Braine Le Comte
Lt. Generaal o.r. Raemackers, Blankenberge	LDV (R) De Sloover, Bruxelles	De Heer Hausman, Oudenaken
Divisieadmiraal o.r. L. Lurquin, Oostende	LDV (R) G. Demoulin, Bxl	De Heer Capens, St.-Niklaas
Amiral de Division e.r. Robins, Laeken	LDV Van Der Velde, Wemmel	De Heer Notaris M. Quaghebeur, Oostende
Amiral de Division e.r. Petitjean, Dilbeek	LDV (R) Rayé, Kraainem	De Heer Decoster, Antwerpen
Commodore e.r. Geluyckens	LDV (R) G. Horion, Evere	Le Comte de Launoit, Bruxelles
Vereniging Hulpbetoon Zeemacht, vzw	LDV (R) Verelst, Berchem St. Agathe	De Heer Clarysse, Antwerpen
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ceulemans, England	1LV (R) Alderweireldt, Antwerpen	De Heer Elslander, Pulle
Mad. Vve P. van Waesberghe, Oostende	1LV (R) Liebaert, Gent	De Heer De Baere, Aalst
Le Capitaine de Vaisseau e.r. Ch. Béatse, Auderghem	1LV (R) B. Maertens de Noordhout, Tilff	De Heer Rasschaert, Den Haag, Nederland
CPV BEM e.r. H. Lemaire, Bxl	Le Commandant Adrien, Uccle	De Heer De Schoenmaeker, Leuven
Le Capitaine de Vaisseau (BEM) ir. E. Pouillet, Brugge	Le Capitaine Mertens, Uccle	De Heer Delsarte, Fontaine-l'Évêque
Le Capitaine de Frégate P. Leveau, Linkebeek	L'aumônier Cuyllits, Uccle	Monsieur Carly, Bruxelles
Le Cao'taine de Frégate (R) J.C. Liénart, Oostende	1LV Kaufmann, Bruxelles	Monsieur Rombout, Bruxelles
Le Capitaine de Frégate (R) De Mortier, France	Major Thibaut, Shape	Monsieur Dr. Houard, Seraing
Lt. Col. d'Adm. Ch. Freys, Oostende	2EV (R) Lacroix, Braine-Le-Château	Monsieur Van Den Bergh, Bruxelles
Lt. Col. d'Avi BEM E. Anger, Att. Def. R.F.A.	2EV Van Gelder, Borgerhout	Monsieur Aubinet, Grivignee
CPF (R) Buys, Aalst	Club Officiers, Oostende	De Heer Van Belle, Meerbeke
CPF (D) BAM, F. Van Gelder, Mechelen	Club Officiers, St.-Kruis	Monsieur de Brabant, Bxl
Fregatkapitein (R) Masure, Oostende	Verbroedering Royal Navy, Oostende	De Heer Naudts, Oostakker
Fregatkapitein Herremans, Oostende	1MP o.r. A. Schram, Eernegem	De Heer Baeyens, Knokke
Lt-Col. (R) Mousty, Hamme-Mille	1MT (R) Pauwels, Langdorp	De Heer Pierins, Lichtaard
Fregatkapitein Parisi, Gent	Damar Verschooten, Oostende	De Heer Soetens, Oostende
Le Capitaine de Frégate (R) Bourguignon, Ambassade de Belgique à Madrid	Tabagie Onderofficiers Navcomost	Cercle Nautique F.Aé, Bxl
Le Capitaine de Frégate (R) Loze, Oostende	De Heer P. Nicod, Consul der Nederlanden, Brugge	Monsieur Van Den Bossche, Bruxelles
Fregatkapitein (R) Ch. Van Avermaet, Deurne	L'administration communale de Verviers	De Heer L. Van Acker, Merksem
Fregatkapitein (R) Willems, Wilrijk	Het gemeentebestuur van Turnhout	De Heer Van Gelder, Borgerhout
Fregatkapitein (R) de Cooman, Antwerpen	Le Baron Kronacker, Antwerpen	De Heer Lenaert, Wezenbeek-Oppeem
Le Capitaine de Frégate (R) Ludwig, Bruxelles	Le Comte d'Ursel, Moulbaix	Acec, Monsieur Van delft, Drogenbos
Fregatkapitein (R) R. Planchar, Antwerpen	Monsieur le Vicomte Pouillet, Bruxelles	De Heer Stevens, Bulzingen
Le Capitaine de Frégate (R) G. Mertens, France	Mme Vve Timmermans, Oostende	Mej. M.M., Bredene
Le Capitaine de Frégate V. Ségaert, Oostende	Mme Vve Flahaut, Den Haan	Monsieur Werion, Ottignies
Le Capitaine de Frégate (R) Gillet, Bruxelles	Monsieur Cassette, Ath	Monsieur Mathot, Hofstade
Le Capitaine de Frégate Dumont, Bruxelles	Monsieur Hosdain, Marcinelle	De Heer Van Damme P., Brugge
Fregatkapitein (R) P. Van Paeppeghe	De Heer Boudens, Oostende	De Heer Billiet, Roeselare
Fregatkapitein (R) Verrees, Turnhout	De Heer Verhaeghe, Ixelles	De Heer Dingenen, Antwerpen
Le Capitaine de Frégate (R) Delgoffe, Schilde	Monsieur Delahaye, Overijse	De Heer Ribbink, Nederland
Le Capitaine de Frégate (R) Borger's, Antwerpen	Monsieur Dhondt A., Schaerbeek	De Heer Schalbroeck, Merksem
Fregatkapitein Luyten, Temse	Monsieur Geonet, Marcinelle	De Heer Cleemput, Gentbrugge
CPC Barbeux, Ottignies	Monsieur Léonard, Jette	De Heer Cooman, Deurne
CPC (R) Meinertzhagen, Antwerpen	N.V. Cie Maritime Belge (Lloyd Royal) S.A., Antwerpen	Monsieur Mey, Mouscron
CPC Van Den Haute, Wenduine	De Heer Windy, Steendorp	De Heer Janssens, Merksem
CPC (R) Hamoir, Etterbeek	Monsieur De Keyser, Waterloo	Dr. Adam, Bruxelles
Cdt Res Gaune, Antwerpen	Caddy-Tailors, Oostende	Monsieur Van de Velde, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) J. Pouillet, Bruxelles	Dr. Verhaeghe, Eeklo	Chevalier van Haverre, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Vynckier, Bruxelles	L'association des Amis de l'école autonome de l'Etat, Oostende	Monsieur Strijp, Bruxelles
KVK (R) Dr. Strumane, Mol	Les Etablissements Brulé, Schaerbeek	De Heer De Jaeger, St.-Amandsberg
Maajor (R) Stassyns, Oostende	De Heer Glorieux, Spiere	Monsieur Deville, Montzen
CPC (R) Maertens de Noordhout, Ch. Tilff	S.P.R.L. Martin & Co, Antwerpen	EDV (R) Dubois, De Pinte
LKOL (R) Wauters, Temse	Les Etains Metten, S.P.R.L., Bas-Oha	Baron de Bethune-Sully, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Huysman, Bxl	De Generale Bankmaatschappij, Brugge	Baron Y. de Brouwer, Bruxelles
Le Capitaine de Corvette (R) Pecher, Bxl	Monsieur Delahaye, Forest	L'Administration Communale de Charleroi
Le Capitaine de Corvette (R) Decrop, Oostende	Monsieur Pierret, Woluwé St.-Lambert	Mevrouw Van Winnendaal, Brussel
Le Capitaine de Frégate (R) Dorsimont, Dilbeek	De Heer E. Van Haverbeke, Oostende	Yacht Club Nieuwpoort, Antwerpen
Fregatkapitein (R) Persoons, Berchem	De Heer Heynen, Antwerpen	Ver. Oudgedienden ZM, Grobbendonk
Le Capitaine de Frégate (R) Velghe, Bxl	De Heer De State, Ekeren	Melle Van Onsem, Bruxelles
1LV Verheyden, Stene	De Heer Boonen, Wilrijk	De Heer Peeraer, Mechelen
	De Heer Ingelbrecht, Kapellen	De Heer Michielsens, Schoten
	Monsieur Gérard, Flémalle-Haute	Monsieur Borjans, Braine l'Alleud
	Cockerill Yards, Hoboken	De Heer Dezeure, Poelkapelle
	De Heer Cools, Brugge	De Heer De Schepper, Hoboken
	Phoenix Oil Products, Schoten	Gen. Stores Shipchangers, Oostende
	De Heer Wolf, Oostende	De Heer Hubert, Wilrijk
	Vereniging der Staatszeeloodsen v.z.w.	De Heer Verbeeck, Rumst
	Le Chevalier Breydel, Bruxelles	De Heer Van Belleghem, Wondelgem
	Monsieur Houzeau de Lehale, Mons	De Heer De Roo, Mariakerke
	De Heer Degelder, Leuven	Yacht Club Blankenberge, Blankenberge
	Monsieur J. Bonnevie, Oostende	De Heer Descamps, Kraainem
	Informar, Bruxelles	Monsieur Molitor, Bxl
	Mevrouw Verleye, Brugge	De Heer Vandormael, Brussel
	Monsieur de Cloedt, Bruxelles	De Heer Desmet R., Antwerpen
	Dr. Sas, C.P.M., Bruxelles	Royal Yacht Club de Bruxelles
	Mr. De Roo, Gent	The Nelson Sweepers, Tienen
	Monsieur Verlinde, Jette	Yacht Club Luchtmacht, Nieuwpoort
	De Heer Soetens, Oostende	
	Hermis Sodales, Oostende	
	De Heer Grandjean, St.-Niklaas	
	L'Agence Maritime Thomas & Ellis, Uccle	
	Club 1MT & Mat COMIENAV, St.-Kruis	
		Afgesloten op datum van 1 april 1979
		Clôturé à la date du 1 avril 1979



n. v. E.N.I. s.a.

**L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.**

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. : 031/87 40 81 (20 l.)
Telex : 31593 eni b



Elektrische installaties
Brandbeveiliging
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E 71

**” Wedden dat uw kinderen
CHA - CHA verkiezen ? ”**



CHOCOLATE CARAMEL WAFER



Enkel door overschrijving / storting
voor rekening nummer 473-6090311-30
van Neptunus.

Le paiement se fait **uniquement** par
virement / versement au compte
473-6090311-30 de Neptunus.

NIEUW!

NOUVEAU!

« T-SHIRT » - SCHEPEN

Deze prachtige « T-SHIRT » is te bekomen in drie maten : small,
medium en large met volgende opdrukken :
GODETIA - ZINNIA - WIELINGEN - WESTDIEP, enz...

In geval van voldoende aantal bestellingen zijn ook andere
combinaties mogelijk. Speciale lanceerprijs 230,— fr., inclusief
B.T.W. Verzendingskosten 25,— fr.

Speciale prijs voor de schepen mits bestelling van minimum
20 stuk. Leveringstermijn 3 weken.



« T-SHIRT » - BATEAUX

Cet élégant « T-SHIRT » peut être obtenu en 3 tailles : small,
medium et large avec les impressions suivantes au choix :
GODETIA - ZINNIA - WIELINGEN - WESTDIEP, etc...

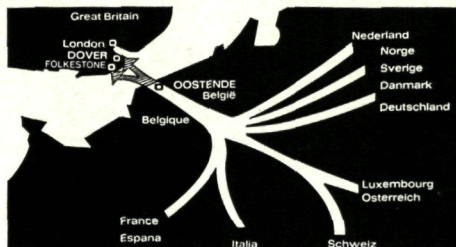
En cas de commande par quantité, d'autres combinaisons sont
possibles. Prix spécial de lancement : 230,— fr., T.V.A. incluse.
Frais d'expédition : 25,— fr.

Prix spécial pour les unités F.N.

boutique neptunus

OOSTENDE - DOVER OOSTENDE - FOLKESTONE

Twee snelle en gemakkelijke « SEALINK » verbindingen tussen België en Groot-Brittannië



- * Tot 16 overvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover of Folkestone.
- * Gunstige tarieven - Vermindering voor groepen.
- * Speciale reductiebiljetten voor reizen van korte duur :
 - Reizigers zonder voertuig : shopping trips (48 u.), winter-weekends excursies, nachtroutebiljetten enz.
 - Automobilisten : — 24 u. excursie : U betaalt slechts de NORMALE prijs van de heenreis voor een heen- en terugreis
 - 60 u. excursie : $\pm 35\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden
 - 5 dagen excursie : $\pm 20\%$ vermindering op de normale prijs van de wagen en van de inzittenden (tijdens periode tot 31.03.1979 zelfs $\pm 50\%$ reductie).

Inlichtingen, kosteloze documentatie, enz.

- Erkende reisagentschappen en automobielclubs.
- Regie voor Maritiem Transport
Belliardstraat 30, 1040 Brussel (tel. 230.01.80)
Natiënkaai 5, 8400 Oostende (tel. 70.76.01).

Mazout zonder zorgen



Votre sécurité mazout

BOELWERF

N.V.

TEMSE

S.A.

TEL. 031/71.09.80

TELEX 31140

TELEGR.

BOELWERF-TEMSE



**ZEESCHEPEN TOT 180.000 TON DW.
NAVIRES DE MER JUSQUE 180.000 TONNES DW.**

**Bouwers van het motorzeilschip « ZENOBE GRAMME », het visserij-
wachtschip « GODETIA », 4 kustmijnvegers en van de twee fregatten**

E 71, F 910 « WIELINGEN » en F 912 « WANDELAAR ».

**Constructeurs du ketch de recherches « ZENOBE GRAMME », du
garde-pêche « GODETIA », de 4 dragueurs de mines côtiers et des
deux frégates E 71, F 910 « WIELINGEN » et F 912 « WANDELAAR ».**

27 marines bevaren de Zeven Zeeën met Signaal.

De karakteristieke Signaal-bol op marineschepen is een teken van optimale besturing, welk wapen er ook aan boord is.

Want Signaal is gewend aan praktisch denken: Signaals nauw-

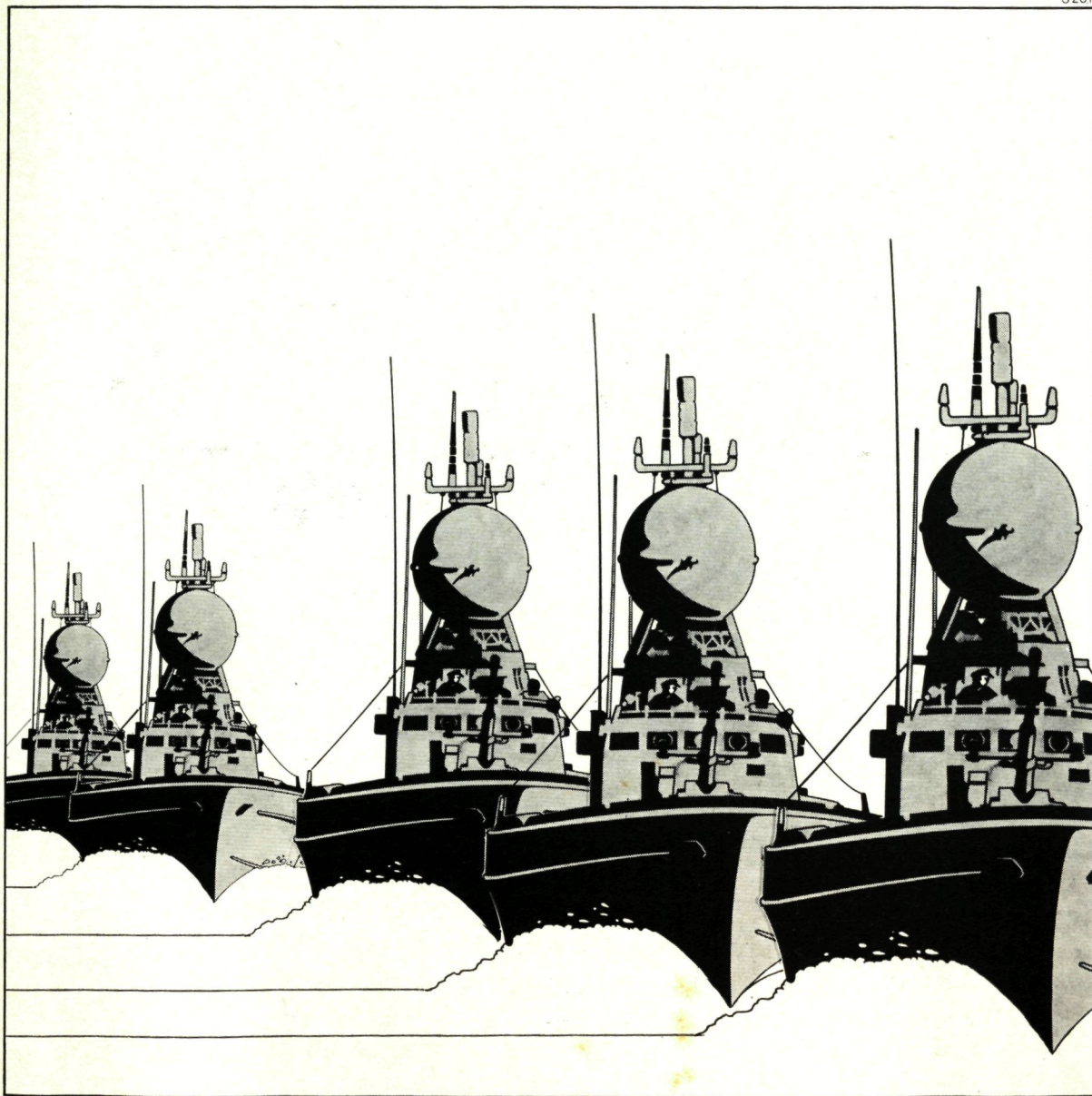
keurige en betrouwbare vuurleidings- en commandosystemen zijn voor nagenoeg elk wapen geschikt.



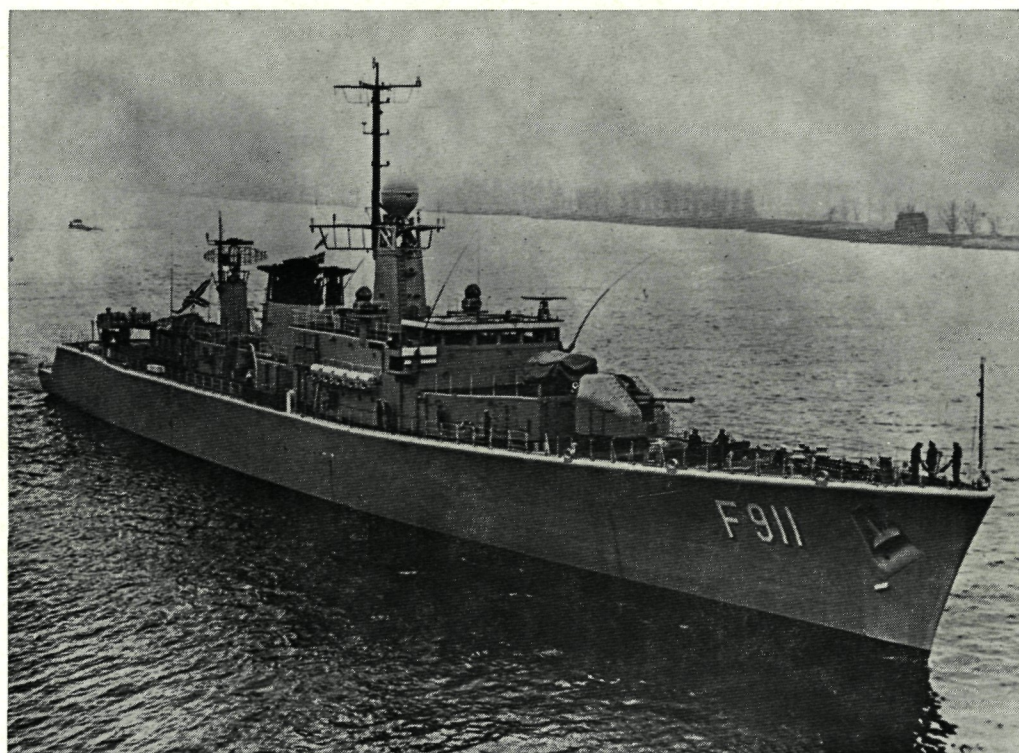
Signaal. Gesignaleerd op alle Zeven Zeeën.

Geleidingssystemen: Hollandse Signaal-apparaten B.V. Hengelo.

S20N



BOUWEN EN OMBOUWEN
VAN ZEESCHEPEN
TOT 320.000 TDW
ALLE INDUSTRIELE WERKEN



COCKERILL YARDS HOBOKEN N.V.

2710 HOBOKEN

Tel. 031/27 38 80 — Telex 31.175

Telegr. COCKERILLYARDS HOBOKEN



Een snelle carrière...

Naar de hoogste sporten van de
ladder op jonge leeftijd?

Kom dan varen op een van de
moderne schepen van CMB.

Een polyvalente en
expansieve rederij,
die ook actief is in
alle nevensectoren

van de transportindustrie.

Start uw carrière met een
zeevaartloopbaan bij CMB.

De beste waarborg voor een
boeiende en veilige toekomst.

CMB

Persoonlijk aanbieden met zeemansboekje bij de Dienst Varend Personeel, Leopolddok 214,
ANTWERPEN of telefoneren op nr. (031) 41.14.80 toestelnummers 391 of 379.

De nieuwe,
exclusieve lijn van Sabena

BRUSSEL ATLANTA

New Orleans, Dallas, Houston, Tampa, Mobile... de 30 belangrijkste steden
in de Zuidelijke Staten van de V.S. kan u nog dezelfde dag bereiken



4 non-stop vluchten - en aanvullend 2 full-cargo - per week.

Brussel: het bruggehoofd op het Europese vasteland voor het Zuid-Oosten van de V.S.

Sabena is immers de enige luchtvaartmaatschappij die een rechtstreekse lijnverbinding uitbaat tussen het Europese continent en de belangrijkste transit-luchthaven van de V.S. Deze Sabena-lijn biedt meteen ook de snelste verbinding met de grote steden in de «Deep

South» en de omliggende Staten. Dank zij de talrijke en uitstekende aansluitingen die Hartsfield, Atlanta's luchthaven, biedt, is het mogelijk om dezelfde avond nog New Orleans, Tampa, Mobile, Houston, Dallas, Memphis, Miami, Orlando, Louisville, Columbia... te bereiken.

Voor alle bijkomende informatie kunt U zich wenden tot uw reisagent of tot de kantoren van Sabena.

SABENA

Stichting: 1923

Eerste vlucht naar Afrika: 1925
Allereerste Europese commerciële
jet-vlucht Europa-USA: 1960
Eerste Europese lijndienst naar
Atlanta: 1978

la force navale recrute !!

De nombreux spécialistes seront nécessaires pour les nouveaux bateaux.

Aucun diplôme n'est demandé, la Force Navale instruit et vous offre une formation ainsi qu'un métier que vous pourrez utiliser non seulement dans la vie civile mais aussi à la Force Navale.

Devenez entre autres mécanicien, matelot de pont, électricien, télégraphiste ou armurier.

Un métier adapté aux possibilités et aux aptitudes, vous est offert.

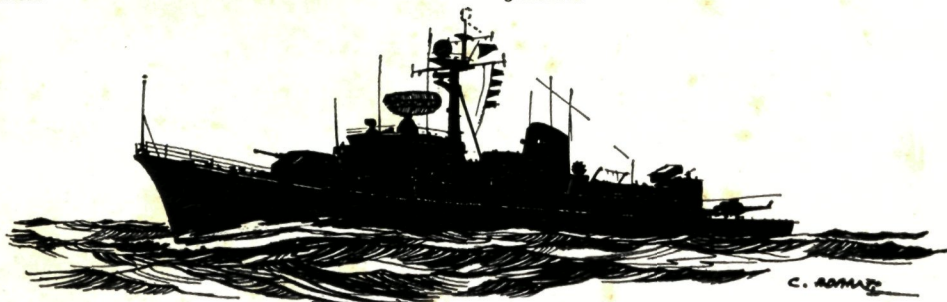
de zeemacht werft aan !!

Nieuwe schepen vergen heel wat specialisten.

De Zeemacht vraagt geen enkel diploma, ze leidt U op en biedt U waardevolle beroepen aan, waarmede U later aan uw trekken komt in het burgerleven of in de Zeemacht zelf.

Wordt onder andere mecanicien, dekmatroos, elektricien, telegrafist of wapenmonteur.

Een beroep naar ieders mogelijkheid en kunnen wordt U geboden.



NEEM KONTAKT MET

PRENEZ CONTACT AVEC

MARINEKAZERNE BOOTSMAN JONSEN

3de en 23e Linierégimentsplein — 8400 Oost ende — Tel. (059) 80 14 02 - Toestel Ext. 386

Un spécialiste de recrutement vous donnera tous les renseignements nécessaires.

Een rekruteringspecialist zal er U te woord staan.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever : J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende
Hoofdredacteur - Rédacteur en chef : E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

26e jaargang - neptunus 1978-79 - 26e année

nr 177 - no 177

twoemaandelijks maritiem tijdschrift — revue maritime bimestrielle. éditeur : a.s.b.l. neptunus
boîte postale 17 oostende — uitgever : v.z.w. neptunus postbus 17 oostende 1 — prijs per
nummer 40 fr. - prix par numéro 40 fr. - abonnement : 200 fr. (gewoon - normal) - 500 fr.
(ere - honneur) — 473-6090311-30 de neptunus — voor rekening 473-6090311-30 neptunus —
politiek en confessioneel onafhankelijk — libre de toute attache politique ou confessionnelle —
aangesloten bij de unie der belgische periodieke pers — membre de l'union de la presse périodique belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

— imprimé en belgique : chez imp. « goekint » tél. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg à oostende — in belgië gedrukt bij druk. « goekint » tel. (059) 80 28 01 Industriepark Autosnelweg oostende

Copyright 1978 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.
Clichés : Van Uffelen.

Tel. (091) 25 47 86 Gent